

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA)

Kunnanhallitus 27.11.2024 § 245
106/08.00.00/2022

Valmistelu/lisätiedot

kunnanjohtaja, Annu Räsänen, puh 0407109045
etunimi.sukunimi@askola.fi

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia. Yhtenä omistajakunnista on kunnanvaltuuston 17.06.2021 päätöksen mukaisesti Askolan kunta.

Kestävän kehityksen vaatimukset, ilmastonmuutoksen torjuminen sekä taloudelliset syyt edellyttävät liikkumisen ja logistiikan kokonaisvaltaista muutosta. Liikennejärjestelmät eivät kaikilta osin kuitenkaan vielä vastaa kasvun ja kestävyys tavoitteisiin. Erityisesti itäisen Suomen saavutettavuus ja liikenneyhteydet ovat jääneet jälkeen muun Suomen kehityksestä.

Askolan kunta näkee itäradan hankkeen strategisena mahdollisuutena, joka edistää alueen kestävästä kehitystä ja tukee valtakunnallisia ja kunnallisia ilmasto- ja liikennetavoitteita. Kunta kuitenkin korostaa, että linjavaihtoehtojen arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota vaikutusten huolelliseen selvittämiseen ja pyrittävä valitsemaan linjaus, joka aiheuttaa vähiten haittaa ympäristölle, asukkaille ja paikalliselle elinkeinoelämälle. Ratalinjaukset aiheuttavat monille asukkaille ja maanomistajille huolta ja epävarmuutta tulevista. Tämän takia on tärkeää, että Itäradan suunnittelussa edetään ripeästi, ympäristövaikutukset selvitetään huolella ja vaihtoehtoja vertaillaan monesta eri näkökulmasta. Asukas yhteistyö ja riittävien osallistumismahdollisuuksista huolehtiminen on erityisen

keskeistä. Askolan kunnan näkemyksen mukaan kaikki itäradan linjausvaihtoehdot tulee tutkia huolellisesti niin ympäristöön, maankäyttöön, asukkaisiin kuin talouteen kohdistuvien vaikutusten osalta.

Askolan kuntaa linjausvaihtoehdoista lähimpänä sijaitsee Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Askolan kunta pitää tätä linjausvaihtoehtoa (K) ja asemavaihtoehtoa (A) kannatettavimpana ratkaisuna. Tämä sijainti on Askolasta käsin helposti saavutettavissa, mikä tukee sekä kuntalaisten työmatkaliikennettä että palveluiden saavutettavuutta.

Askolan kunta on valmis osallistumaan aktiivisesti hankkeen jatkovalmisteluun ja tukemaan yhteisiä tavoitteita itäradan toteutuksessa.

Kuulutus ja arviointiohjelma on nähtävissä ympäristöhallinnon verkkopalvelussa osoitteessa:

<https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjarvi-kouvola>

Itärata Oy:n verkkosivuilla on julkaistu tiivistetty versio YVA-ohjelmasta:

<https://www.itarata.fi/suunnittelu/ymparistovaikutusten-arviointi/>

Esittelijä

Kunnanjohtaja Annu Räsänen

Päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa Itärata Oy:n ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta yllä olevan lausunnon.

Pöytäkirja tämän päätöksen osalta tarkistetaan välittömästi kokouksessa.

Päätös

Hyväksyttiin päätösehdotuksen mukaisesti.

Täytäntöönpano

Ely-keskus

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta lähetetty ote sähköpostilla.

Askolassa 01.12.2024

Maina Anttilainen
hallintosihteeri

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 245

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.



Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat
Ympäristöterveydenhuoltoyksikkö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

lausuntopyyntö 14.10.2024, UUDELY/17031/2023

Itärata Oy:n Itärata- hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Itärata-hankkeessa on tavoitteena mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Arviointimenettelyssä tarkastellaan useita eri vaihtoehtoja. Arviointia tehtäessä oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata on toteutunut. Kaikki vaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Itäradan kokonaispituus olisi noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen.

Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja kulkevat Tuusulan, Keravan ja Porvoon keskustan alueella tunnelissa. Sipoon alueella linjaukset kulkevat osin tunnelissa ja osin maan päällä. Muilta osin linjausvaihtoehdot kulkevat maan päällä.

Ratalinjausvaihtoehtojen läheisyyteen sijoittuu taajamia, kyliä ja haja-asutusta sekä vapaa-ajan asutusta erityisesti Sipoossa, Porvoossa, Loviisassa ja Lapinjärvellä.

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO

Postiosoite: PL 1, 13035 AVI | Käyntiosoite: Wähäjärvenkatu 6, Hämeenlinna

puh. 0295 016 000
kirjaamo.etela@avi.fi
www.avi.fi

Helsingin toimipaikka
Ratapihantie 9

Kouvolan toimipaikka
Kauppamiehenkatu 4

Ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat 16 luokitellulle pohjavesialueelle, joista 10 on luokiteltu 1-luokkaan ja viisi 2-luokkaan. Linjausvaihtoehtojen läheisyydessä voi sijaita myös yksityisiä talousvesikaivoja.

Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijaintoja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Yhteisvaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon tämän hetken tiedon perusteella suunnitteilla olevat Lentorata, suunnitteilla olevat voimajohtohankkeet, Sipoon datakeskushanke sekä suunnitteilla olevat tiehankkeet. Muita mahdollisia yhteisvaikutuksia aiheuttavia hankkeita tarkastellaan YVA-menettelyn aikana.

Arviointiselostuksessa esitetään ehdotus seurantaohjelmaksi, jos alueella on kohteita, joihin kohdistuu merkittäviä vaikutuksia tai ilmenee vaikutuksia, joiden merkittävydestä ollaan epävarmoja. Seurantaohjelma tarkentuu, kun radan suunnitteluprosessi etenee yleissuunnitelman ja edelleen ratasuunnitelman tarkkuuteen.

Melu

Arviointiohjelman mukaan toiminnan aikainen melumallinnus tehdään kaikille hankevaihtoehdoille ilman meluntorjuntaa ja alustavan meluntorjunnan kanssa.

Arviointivaiheessa tunnistetaan ja osoitetaan kartalla ne kohteet, joissa on meluntorjuntatarve. Kaikkiin vaihtoehtoihin suunnitellaan yksi alustava meluntorjunta, jonka lähtökohtana ovat melun ohjearvot. Meluseinien enimmäiskorkeutena vaikutusarvioinnissa on neljä metriä, koska jatkosuunnitteluvaiheessa sitä korkeampia meluseiniä ei rautatiealueelle tulla esittämään.

Suurnopeusjunien mallintamiseen ei ole Suomessa vakiintunutta käytäntöä, minkä vuoksi niiden melua arvioidaan myös hyödyntäen saatavissa olevaa kirjallisuustietoa ja teollisuusmelumallinnuksella

tehtyjen koemallinnusten tuloksia. Epävarmuustarkastelun perusteella virroittimen melu tarvittaessa mallinnetaan kirjallisuuslähteiden tiedoilla melusteiden kohdalla, jotta arvioinnissa ei päädyttäisi aliarvioimaan suurnopeusjunan meluvaikutuksia. Tunnelipamauksen mahdollisia meluvaikutuksia ei arvioida, koska niiden syntyminen voidaan ehkäistä tunnelisuunnittelussa.

Yhteismeluvaikutusten arvioimiseksi ja nykyisen melutilanteen selvittämiseksi mallinnetaan myös tieliikenne tarvittavilta osin.

Tärinä ja runkomelu

Arviointiohjelman mukaan tärinä ja runkomelu mallinnetaan erikseen henkilö- ja tavaraliikenteelle. Työssä lasketaan ohjearvot ylittävillä vyöhykkeillä sijaitsevat herkkien kohteiden määrät eri vaihtoehdoissa. Sekä tärinän että runkomelun kannalta herkkiä kohteita ovat muun muassa asuin- tai lomarakennukset, hoitolaitokset ja päiväkodit.

Altistuvien määrät lasketaan eri vaihtoehdoissa sekä ilman torjuntaa että tarvittaessa alustavilla tärinän/runkomelun torjuntamenetelmillä. Torjuntamenetelmät suunnitellaan valitulle hankevaihtoehdolle tarkemmin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Pohjavedet

Arviointiohjelman mukaan pohjavesien nykytilan kuvausta täydennetään selostusvaiheessa ja tarkastelua tehdään vaihtoehtokohtaisesti. Selostuksessa esitetään mm. tarkemmat tiedot hankealueen ja pohjavesialueiden pohjavesiolosuhteista, vedenottoista sekä tutkituista vedenottoaikoista. Pohjavesialueilta esitetään olemassa olevat tiedot pohjaveden pinnan korkeuksista ja virtaussuunnista, sekä tiedot pohjavesialueilla muodostuvan pohjaveden määrästä ja laadusta.

Selostuksessa esitetään myös hankealueen läheisyydessä mahdollisesti sijaitsevat tiedossa olevat yksityiskaivot. Varsinaiset

kaivokartoitukset tehdään seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Lisäksi kuvataan tiedossa olevat ja mahdolliset paineellisen pohjaveden alueet sekä kallioperän heikkousvyöhykkeet

Vaikutusten arvioinnissa esitetään arvio hankkeen vaikutuksista pohjaveden laatuun, määrään ja virtaussuuntiin erityisesti pohjavesialueilla sekä mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin vedenottamoihin. Erityisesti huomioidaan Porvoon ja Ilolan pohjavesialueet, jotka alitetaan tunnelissa, jolloin pohjavesialueisiin voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia. Pohjavesialueisiin kohdistuvien vaikutusten lisäksi arvioidaan vaikutukset yksityiskaivoihin ja paineelliseen pohjaveteen. Vaikutusten arvioinnissa arvioidaan vaikutukset sekä maapohjaveteen että kalliopohjaveteen. Kallio-pohjaveden osalta erityiskohteita ovat louhittavat kallioleikkaukset ja tunnelit.

YVA-selostuksessa esitetään mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäisy- tai lieventämiskeinot sekä tarvittavan vaikutustarkkailun painopistealueet.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiohjelman mukaan rakentamisen aikaisia vaikutuksia aiheutuu mm. työmaaliikenteestä sekä rakentamistoimien ja tunnelien rakentamisen aiheuttamista melu-, värinä- ja pölyhaitoista.

Louheen kuljetusten melu voi olla merkittävä alueilla, joilla muu liikenne on vähäistä ja asutus sijaitsee tien tai kadun lähellä. Kuljetuksista johtuva melun leviäminen mallinnetaan näiden alueiden osalta. Muilta osin rakentamisen aikaista melua ei mallinneta, vaan arviointi perustuu asiantuntija-arvioon.

Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan muun muassa asutukselle sekä pinta- ja pohjavesiin. Lisäksi esitetään rakentamisen aikaisten haittojen kesto ja rakentamisalueen laajuus.

**Lausunto**

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat -vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö pitää tarpeellisena, että arvioinnin yhteydessä huomioidaan vaikutukset myös vaikutusalueen maalämpökaivoihin.

Rakentamisen aikaisten vaikutuksia tulee kuvata kattavasti niistä aiheutuvien haittojen osalta, vaikka tarkempi haittojen arviointi voidaankin tehdä vasta yleissuunnitteluvaiheessa. Erityisesti työtunneleiden läheisyydessä sekä louheen ja maa-ainesten ajoreiteillä vaikutukset lähimmissä häiriintyvissä kohteissa voivat olla merkittäviä.

Muilta osin arviointiohjelmasta ei ole huomautettavaa.

Ympäristöterveydenhuollon
ylitarkastaja

Erja-Riitta Tarhanen

Tiedoksi Kouvolan kaupunki, ympäristöterveys
 Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, ympäristöterveys
 Porvoon kaupunki, ympäristöterveys
 Päijät-Hämeen ympäristöterveys
 Vantaan kaupunki, ympäristöterveys

Tämä asiakirja ESAVI/37882/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument ESAVI/37882/2024 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Tarhanen Erja-Riitta 15.11.2024 15:49

Maankäyttö ja ympäristö / Mika Penttilä

18.11.2024

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausuntopyyntö 14.10.2024 UUELY/17031/2023

Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Kiitämme lausuntopyynnöstänne.

Fingrid ja Itärata-yhtiö ovat keskustelleet Anttilan sähköaseman kohdan haasteista YVA-ohjelman valmisteluvaiheessa. Tavoitteena on ollut löytää yhteiset ratkaisut, jotka mahdollistavat hankkeiden sujuvan suunnittelun ja toteutuksen. Kantaverkon kannalta haastavin kohde Itäratahankkeen suunnittelualueella on Anttilan sähköaseman seutu.

Fingridin voimajohtohankkeet

Arvioitavilla ratalinjauksilla on useita nykyisten ja kehittyvien voimajohtojen risteämiä (kuva 1). Itäradan YVA-ohjelmassa on mainittu Fingridin aktiivisessa vaiheessa olevat YVA-hankkeet 400kV voimajohto Hausjärvi-Anttila ja 400 kV voimajohto Länsisalmi-Anttila sekä Anttilan sähköaseman laajennus. Myös muita voimajohtojen kehittämistarpeita on niiden lisäksi tiedossa: Kantaverkon kehittämissuunnitelmassa 2024-2033 on esitetty 400 kV voimajohto Orimattila-Koria sekä 2 x 400 kV voimajohto Korialta pohjoiseen (Harjulinja). Fingridillä on myös varaus Orimattilan suunnan ja Loviisan väliselle voimajohtolle (taustalla on vuonna 2004 päättynyt YVA-menettely Hikiä-Loviisa).

Anttilan sähköasema

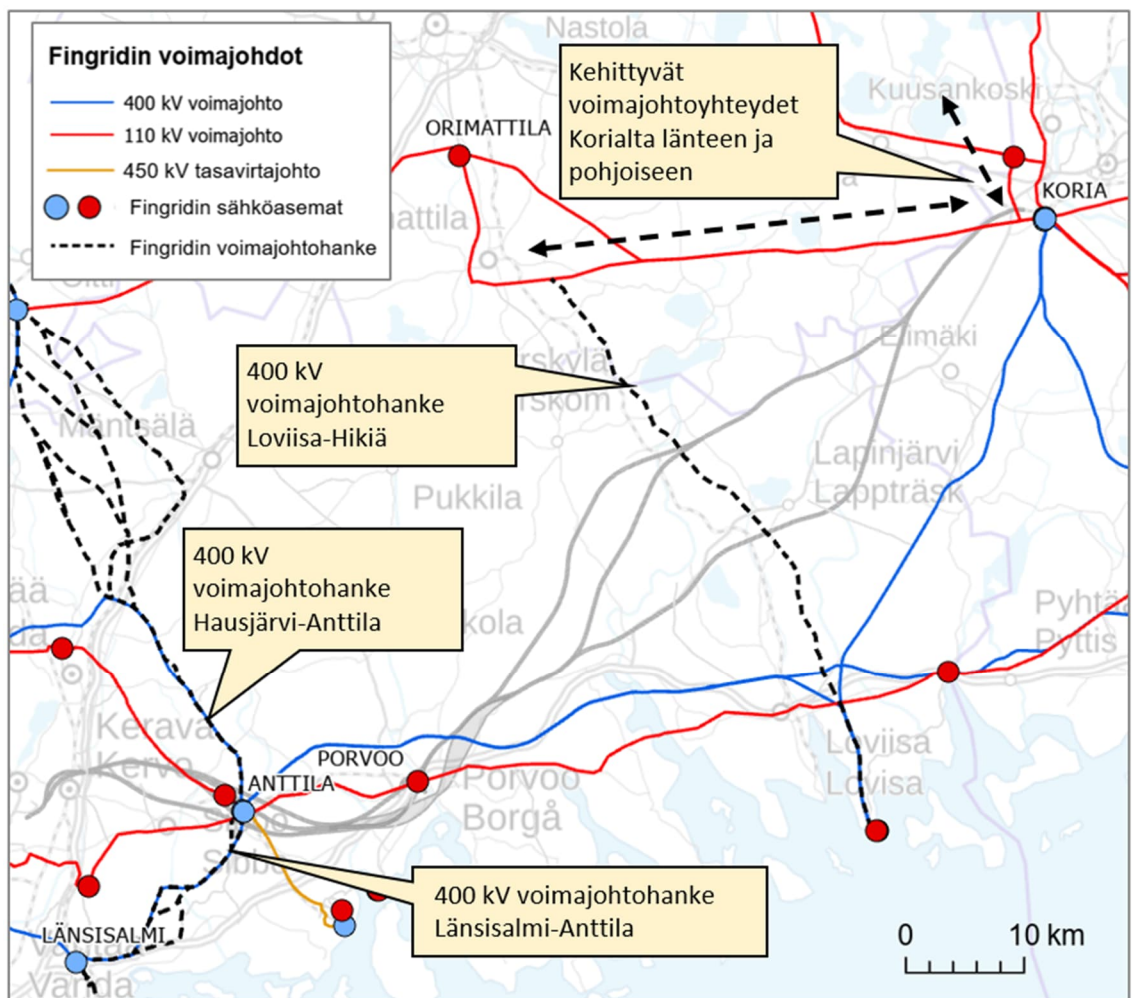
Anttilan sähköasema on sähköjärjestelmän kannalta keskeinen solmupiste (kuva 2). Aseman omaisuusarvo on suuri ja siihen on panostettu monilla investoinneilla. Lisäksi tavoitteena on jatkokehittää asemaa tulevana vuosina. Anttilan sähköasema vaatii laajentumista vastaamaan Kilpilahden alueen kasvavaan tehon tarpeeseen. Anttilan sähköasema on myös Suomen ja Viron välisen Estlink2 yhteyden Suomen puoleinen päätepiste. Käynnissä olevissa voimajohtojen YVA-menettelyissä asemaa tarkastellaan suunnittelualueena, koska uudet voimajohtojärjestelyt vaativat tarkempaa suunnittelua kuin YVA-vaiheessa on mahdollista tehdä.

Rakentaminen voimajohtojen ja sähköaseman läheisyyteen vaatii yhteensovitusta ja vaihteittain tarkentuvia ratkaisuja. Tärkeää on riittävä vuoropuhelu ja yhteistyö hanketoimijoiden, kuntien ja Fingridin kesken. Radan sijoitukseen liittyy tässä vaiheessa monia haasteita, riskinhallintaa ja ratkottavia kysymyksiä. Ne edellyttävät yhteistyötä myös hankkeen jatkosuunnitteluvaiheissa.

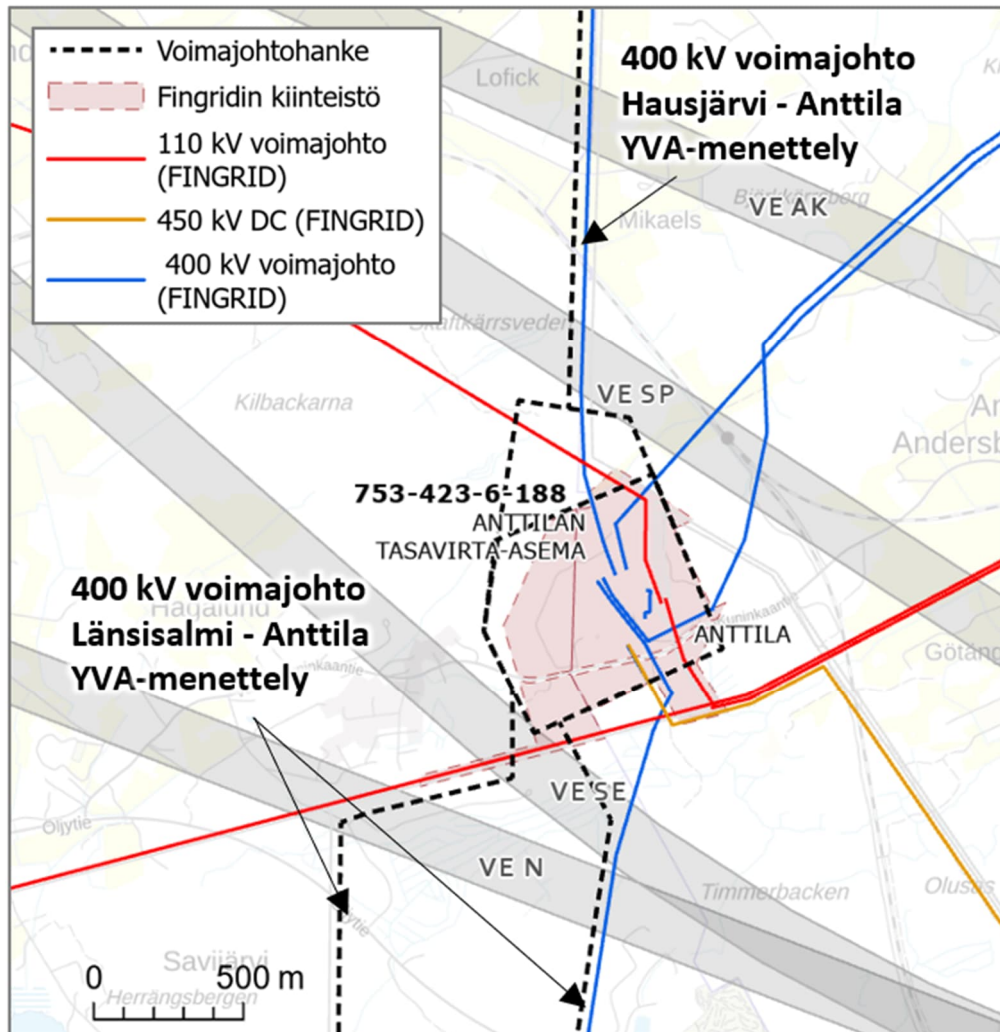
Vaikka olemme esittäneet hanketoimijan pyynnöstä tekniset minimivaatimukset ratojen sijoitukseen, alueen suunnittelussa tulee turvata laajemmin edellytykset sähköaseman sekä voimajohtojen käyttöön ja jatkokehittämiseen. Se tarkoittaa, että keskeisen sähköaseman ympäristöä ei saa suunnitella liian tiiviiksi ympäröimällä sähköasemaa uusilla rakenteilla ja rakentamisella. On mahdollista, että sähköasemalle tulee myös muita voimajohtotarpeita ja energiantuotantohankkeiden liityntöjä, jotka eivät ole tässä

vaiheessa tiedossa. Sähköaseman ympäristön toimintojen suunnittelussa on hyvä jättää liikkumavaraa ja joustoa kehittyville voimajohtoille. Lisäksi haasteena on niin asutuksen kuin Sipoon työpaikka-alueen kehittymisen huomioon ottaminen. Parhailleen lausuntokierroksella on myös harkinta YVA-menettelyn tapauskohtaisesta soveltamisesta Neste Oyj:n hankkeessa Kilpilahti - Anttila 2 x 400 kV voimajohto.

Fingridin näkemyksen mukaan pohjoisemmat radan vaihtoehdot (AK ja SP) ovat parhaimmat kantaverkon kannalta. Eteläisimmissä ratavaihtoehdoissa näemme suuria teknisiä ja käyttökeskeytyksiin liittyviä haasteita, joista voi aiheutua erittäin suuria kustannusvaikutuksia.



Kuva 1. Kantaverkko ja voimajohtohankkeet Itäradan suunnittelualueella.



Kuva 2. Anttilan sähköaseman kohta ja ratalinjaukset.

Yleistä

Maankäytön suunnittelussa tulee turvata valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteyksien ylläpito sekä uusien yhteyksien kehittäminen. Alueita ei saa suunnitella sellaiseksi, että ne olisivat ristiriidassa Fingrid Oyj:lle lunastetun käyttöoikeuden supistuksen tai yleisten sähköturvallisuusmääräysten kanssa.

Meillä ei ole varsinaisesti kommentoivaa YVA-ohjelman sisällöstä, eikä tässä YVA-ohjelmaa koskevassa lausunnossa voida ottaa kantaa tarkemmin ratahankkeen teknisiin ratkaisuihin.

Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Hankkeesta vastaava voi harkita, että missä suunnitteluprosessin vaiheessa risteämälausuntopyyntö tulee tehdä. Mahdollisesti jotain tarkistettavaa voi tulla jo YVA-menettelyn ja yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä. Risteämälausunnossa esitetään ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon. Pyydämme

Maankäyttö ja ympäristö / Mika Penttilä

18.11.2024

toimittamaan lausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/risteamalausunnot.

Voimajohtoon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maakäytön suunnittelussa, joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta <https://www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/voimajohtoalueiden-hyodyntaminen/ohjeita-kaavoittajalle/>.

YVA-menettelyn osalta hankkeessa yhteyshenkilönä toimii Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj

Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
yksikön päällikkö



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausuntopyyntöne 14.10.2024

ITÄRATA-HANKETTA KOSKEVA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA.

Gasgrid Finland Oy:ssä on tutustuttu ympäristövaikutusten arviointiin, joka koskee Itärataa, eli Lentoradan ja Kouvolan välistä, Porvoon kautta kulkevaa uutta nopeaa ratayhteyttä. Suunnitellun linjauksen alueella on Gasgrid Finland Oy:n korkeapaineista maakaasuputkistoa sekä siihen liittyviä asemia, jotka on otettava suunnittelussa huomioon.

Maakaasun siirtoputkisto on kansallisesti tärkeä ja kallis infra, jonka sijoittamiseen on haettu lunastusmenettelyllä käyttöoikeus tai sijoituslupa esim. Vantaalla. Maakaasun siirtoputkisto rajoittaa toimintaa ympäristössä merkittävästi. Putkiston määräaikaistarkastuksilla, ennakkohuollolla ja kaasulinjan merkinnöillä sekä ulkoisten hankkeiden valvonnalla varmistetaan putkiston turvallisuus. Putkiston tarkastukseen ja ylläpitoon liittyen alueella saattaa aiheutua ajoittain melua ja maanrakennustöitä.

Pyydämme ottamaan suunnittelussa huomioon seuraavat asiat:

- Itäradalle on suunniteltu risteämiä olemassa olevan korkeapaineisen maakaasun siirtoverkoston kanssa. Risteämät on suunniteltava ja toteutettava yhteistyössä Gasgridin kanssa.
- Myös suunnitellut vedyn siirtoputkien linjaukset on tarkasteltava jatkosuunnittelun yhteydessä niin, että molemmat infrat, niin rata kuin vetyputki, ovat toteutettavissa.
- Gasgridillä on sovittu työpalaveri suunnitelmien tarkastelua varten 26.11.2024, jossa katsotaan hankkeen ja kaasuputkien yhteensovittamista tarkemmin.

Tämän lausunnon vastaanottaja on velvollinen toimittamaan/tiedottamaan lausunnon liitteineen asianosaisten käyttöön.

Kaasuputken ylitykset raskaalla kalustolla vahvistamattomassa kohdassa tai maanrakennustyöt viittä (5) metriä lähempänä kaasuputkilinjaa edellyttävät valvojamme kutsumista paikalle. Ehdotus aloitusajankohdaksi on tehtävä 3 työpäivää aikaisemmin keskusvalvomoon, 020 447 8713.

Yhteydet Lausunto Mikko Kaarlampi 020 44 78848
mikko.kaarlampi@gasgrid.fi

Sähköä johtavat rakenteet Janne Lumme 020 44 78718
janne.lumme@gasgrid.fi

GASGRID FINLAND OY



Maankäyttöinsinööri

Liitteet "Muista maakaasulinja" - Ohjeita maakaasulinjalla työskenteleville
"Muista maakaasulinja" - Maanrakennus- ja louhintatyöt maakaasuputkiston läheisyydessä

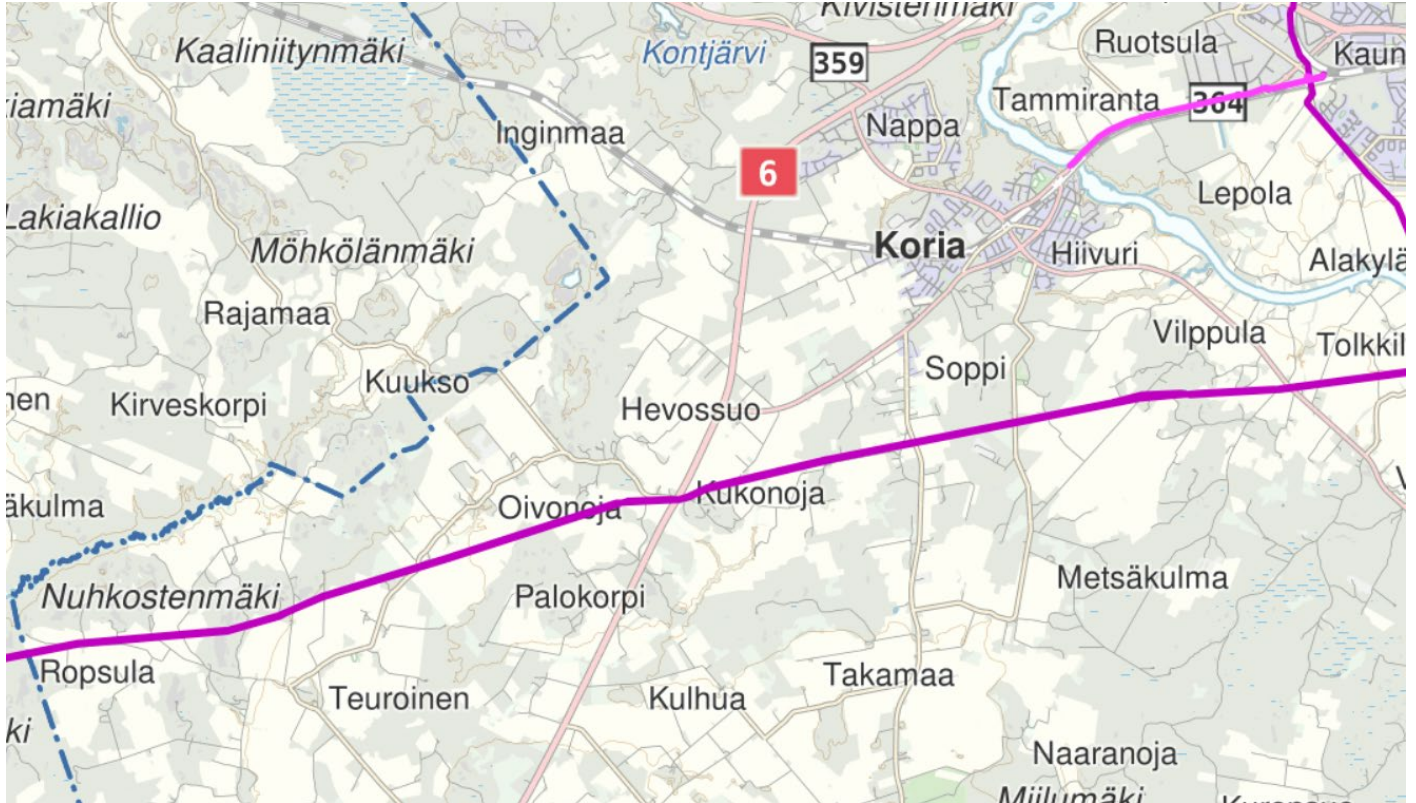
Viitteet [Valtioneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta 9.7.2009/551](#)
[Väyläviraston ohjeita 47/2022: Maakaasuputkistot ja maantiet 21.12.2022](#)

Lisätietoa [Tukes-opas: Tuotantolaitosten sijoittaminen 2015: ISBN 978-952-5649-67-3 PDF](#)

Gasgridin kotisivut:

[Miten tunnistan kaasulinjan?](#)

[Luvat maankäyttöön kaasuputken alueella](#)



© Sitowise aineistot: © Gasgrid Finland Oy



Lupa-asiat 020 4478 713 • Häätöilmoitukset 24 h (05) 3751555

Maanrakennus- ja louhintatyöt maakaasu- putkiston läheisyydessä



Gasgrid vastaa maakaasun siirtoverkon toiminnasta Suomessa. Jotta maakaasuputkiston turvallinen käyttö voidaan varmistaa, on putkilinjan läheisyydessä tehtävään maanrakennustyöhön sekä louhintatyöhön pyydettävä lupa Gasgridiltä.

Toimi ajoissa

Lupa on haettava työn suunnitteluvaiheessa. Lupa tarvitaan maanrakennus-, louhinta- ja räjäytystöihin, jotka tapahtuvat lähempänä kuin 30 metriä maakaasuputkistosta. Pohja- ja maanrakennustöissä lupa tarvitaan aina 30 metriin asti, jolloin tärinän heilahdusnopeuden raja-arvo on 8 mm/s.

Lupa tarvitaan myös laajamittaisiin louhintatöihin, jotka tapahtuvat maakaasuputkiston läheisyydessä, katso sallittujen heilahdusnopeuksien taulukko.

Räjäytystyön suorittaja vastaa siitä, että työssä noudatetaan voimassa olevia säädöksiä ja lakeja sekä Gasgridin, räjäytysalan sekä paikallisten viranomaisten ohjeita ja määräyksiä. Räjäytystöiden suorittajan on myös omien kokemustensa pohjalta varmistettava muut mahdolliset räjäytystyön aiheuttamat vaara- ja turvallisuusriskit.

Luvan hakijan tulee olla yhteydessä Gasgridin lausujaan tai keskusvalvomoon. Räjäytystyön etenemistä valvoo Gasgridiltä valvoja, jolle on ilmoitettava vähintään 3 työpäivää ennen räjäytyksen aloittamista.

Vaadittavat suunnitelmat

Yleissuunnitelma: Ennen räjäytys- ja louhintatyön aloitusta työn suorittajan on laadittava työmaan yleissuunnitelma ja muut järjestysohjeiden edellyttämät suunnitelmat.

Laajamittaisessa louhinnassa putkiston sijainti tulee selvittää ennen töiden aloittamista.

Työn suorittaja laatii kaikki louhintatyön edellyttämät suunnitelmat ja esittää niistä Gasgridin yhteyshenkilölle ennen louhintatyön aloittamista vähintään yleissuunnitelman, räjäytyssuunnitelman ja louhintatärinän mittaussuunnitelman.

Räjäytyssuunnitelma: Työn suorittaja tekee räjäytyssuunnitelman ennen kunkin kentän poraustöiden aloittamista. Mahdollisten muutosten ilmaantuessa räjäytyssuunnitelma päivitetään ja muutoksista tiedotetaan Gasgridin yhteyshenkilölle.



Tärinämittauksen raja-arvojen ylityksistä on ilmoitettava välittömästi Gasgridille

Estä kivien sinkoilu

Räjätystyön yhteydessä on huomioitava kivien sinkoutumisen ja heiton aiheuttamat vaaratekijät.

Lähialueilla on huomioitava myös räjäytyskaasujen mahdollinen vauriovaikutus, mikäli kallion rakosuunnat ovat epäedulliseen suuntaan. Tällöin työ tulee tehdä esimerkiksi kiilaamalla. Kivien sinkoilu estetään peittämällä räjäytyskentät. Erityistä huomiota sinkoilun estämiseen on kiinnitettävä tehtäessä tasauslouhintaa tai räjäytettäessä yksittäisiä kiviä. Sirpalevaara voi esimerkiksi porausvirheen takia ulottua useiden satojen metrien etäisyydelle räjäytettävästä kohteesta.

Louhittaessa lähellä maakaasuputkistoa tai siihen liittyviä kompressor-, venttiili- ja paineenvähennysasemia tulisi räjäytettävien kenttien irrotussuunnan olla kohteista pois päin.

Louhintalupa-asioissa, ota yhteys:

Gasgrid Finland Oy • KESKUSVALVOMO 020 447 8713

Tärinän mittaaminen ja raja-arvot

Louhintakohteen lähistöllä sijaitsevien rakennusten, rakenteiden ja laitteiden suojaus-, vaimennus- ja tärinämittausuunnitelma laaditaan työkohtaisesti erikseen. Tärinämittaus tulee suorittaa, mikäli on syytä epäillä, että työ voi aiheuttaa merkittävää tärinää. Lisäksi tärinämittaus tehdään aina laajamittaisissa louhinta-kohteissa, jotka sijaitsevat alle 100 metrin päässä maakaasuputkesta.

Pohja- ja maanrakennustöissä tärinämittaus suoritetaan töissä, jotka sijaitsevat alle 30 metriä maakaasuputkesta tai mikäli on syytä epäillä, että työ voi aiheuttaa merkittävää tärinää.

Tärinämittaus tulee tehdä kolmikomponenttisilla tärinämittareilla, joiden mittausanturit kiinnitetään maakaasuputkistoon. Erillisestä sopimuksesta voidaan mittauksessa käyttää maapiikkiä. Maapiikin käyttö soveltuu savi- ja silttimaalajeihin, jolloin piikki saadaan asennettua riittävän tukevasti putken välittömään läheisyyteen. Maapiikin kanssa käytetään raja-arvoja, jotka ovat 50 % ohjeen taulukon raja-arvoista.

Tärinämittauspaikan valintaan ja mittauslaitteiston asennukseen suositellaan käytettäväksi henkilöä, jolla on tärinäasian-tuntijan (FISE) pätevyys.

Tärinämittausarvoja seurataan jatkuvasti työn aikana ja ne kirjataan tärinämittauspöytäkirjaan tai vaihtoehtoisesti sähköiseen mittausjärjestelmään. Mittausarvot sekä panostettujen kenttien sijaintitiedot (etäisyys mittauspisteeseen) toimitetaan Gasgridin yhteyshenkilölle viikoittain. Mittaustuloksista tulee laatia kirjallinen loppuraportti Gasgridin edustajalle. Räjähälytyksessä sallitun tärinän raja-arvojen ylittyessä työ keskeytetään välittömästi ja syyt raja-arvojen ylittymiseen selvitetään. Jos yksittäisen raja-arvon ylitys on alle 20 % ja syy ei ole systemaattinen, työtä voidaan jatkaa suunnitelmien mukaisesti.

Mikäli ylitys johtuu suunnitelmasta tai työtapavirheestä, työtä voidaan jatkaa vasta kun suunnitelmat on korjattu ja hyväksytetty Gasgridilla.

Maanrakennustyössä mittaus ja mittauksen seuranta tulee suunnitella niin, että raja-arvon ylityksiä ei pääse tapahtumaan. Mittauksessa suositellaan käytettäväksi esim. tekstiviestejä työn suorittajalle sekä työn valvojalle. Vaihtoehtoisesti, mikäli on syytä epäillä korkeampia tärinätasoja, tulee mittaustuloksia lukea riittävän usein.

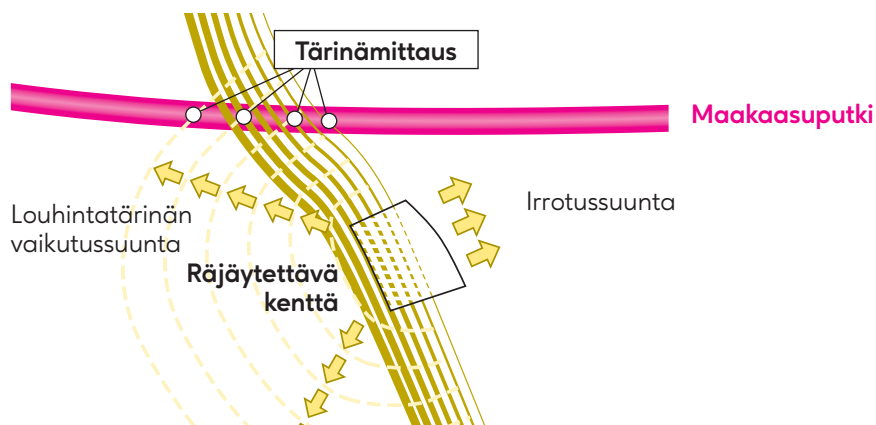
Mikäli maanrakennustyötä ei voida tehdä raja-arvon asettamissa rajoissa, tulee tästä ilmoittaa Gasgridin valvojalle.

Maanrakennustöissä ja räjäytystöissä tulee seurata mittarin kuntoa päivittäin. Työtä ei saa jatkaa, mikäli tärinää ei voida todentaa mittauksin.

Yleiset rakenteille ja rakennuksille annetut ohjearvot löytyvät Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL julkaisusta RIL 253-2010 ”Rakentamisen aiheuttamat tärinät”.

Tärinämittauksen raja-arvojen ylityksistä on ilmoitettava välittömästi Gasgridille

Tärinämittauspisteiden sijoittaminen



Jos putken lopputäyttö on esim. turvetta, on irrotussuuntaa muutettava kivien sinkoutumisriskin vuoksi.

Etäisyydellä 100–500 m ja louhinnan ollessa yli 3 000 k-m³, tulee tärinähaitta-vaikutus ja mahdollinen mittaustarve selvittää.

Pohja- ja maanrakennustöissä lupa tarvitaan aina 30 metriin asti. Heilahdusnopeuden raja-arvo on 8 mm/s. Putken kokonaissiirtymän raja-arvo on 1 mm.

Maakaasuputkiston sallitut heilahdusnopeudet

Etäisyys	Raja-arvo	Menettely
10 m	56 mm/s	lupa tarvitaan aina 30 metriin asti
20 m	44 mm/s	lupa tarvitaan aina 30 metriin asti
30 m	36 mm/s	lupa tarvitaan aina 30 metriin asti
40 m	34 mm/s	ilmoitus, lisäksi lupa jos $Q_m > 4,0$ kg
50 m	30 mm/s	ilmoitus, lisäksi lupa jos $Q_m > 5,5$ kg
100 m	22 mm/s	ilmoitus, lisäksi lupa jos $Q_m > 16,5$ kg

Taulukon momentaaninen räjähdysainemäärä (Q_m) määrittää ohjeen laajamittaisen louhintatyön etäisyyksillä 30–100 metriä. Taulukko on RIL 253-2010 ohjeen liitteen 5 taulukon 1 mukainen.

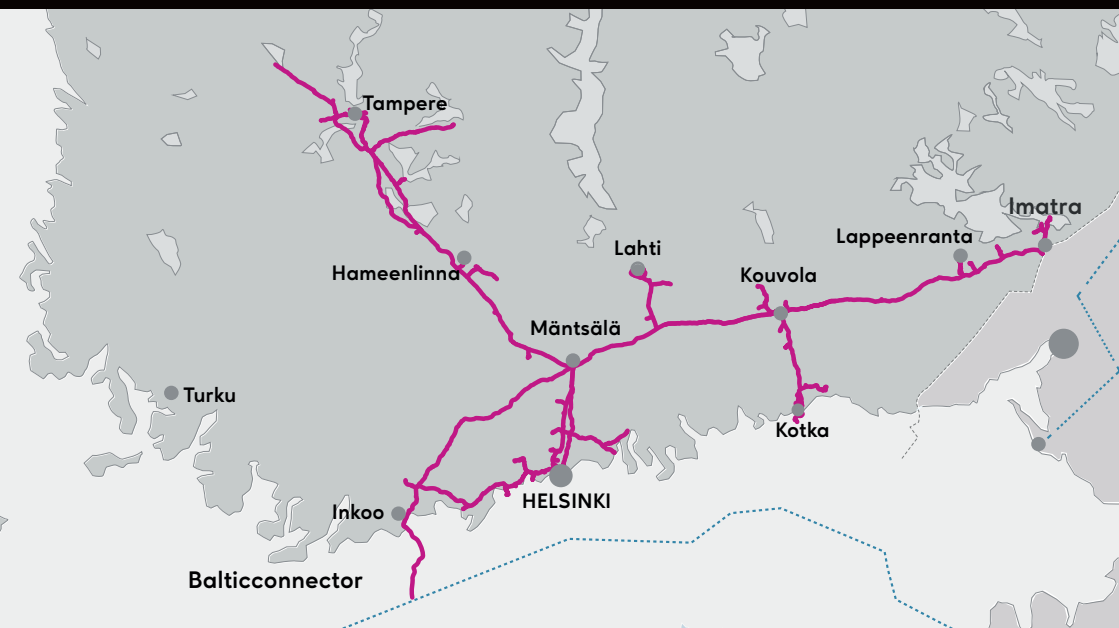
Maapiikillä mitattaessa käytetään raja-arvoja, jotka ovat 50 % taulukon raja-arvoista.

Muista!

Louhintalupa-asioissa, ota yhteys:

Gasgrid Finland Oy • KESKUSVALVOMO 020 447 8713

- 1 Suunnittele räjäytystyö huolella, noudata ohjeita ja määräyksiä.
- 2 Hae lupa Gasgridiltä työn suunnitteluvaiheessa.
- 3 Muista turvallisuus; estä kivien sinkoilu kohti maakaasulaitteistoja.
- 4 Tarkkaile louhinnan tai maanrakennustyön aiheuttamaa tärinää, raportoi säännöllisesti.



Gasgrid Finland Oy
Keskusvalvomo
Kiehovantie 189, 45100 KOUVOLA
www.gasgrid.fi



MAAKAASU

NATURGAS

DN700



2.5

123.45

GASGRID FINLAND OY
05 375 1555

Lupa-asiat 020 4478 713 • Häätäilmoitukset 24 h (05) 3751555

Ohjeita maakaasulinjalla työskenteleville



Työskentely maakaasulinjalla tai sen välittömässä läheisyydessä voi tarkoittaa varsinaisten rakennusten rakentamisen lisäksi kulkuväylien, salaojen, vesi- ja viemärijohtojen, kaukolämpöjohtojen, sähköjohtojen ja -kaapeliin, viestijohtojen ja -kaapeliin ja muiden tilapäistenkin rakenteiden rakentamista, asentamista, huoltoa ja kunnossapitoa.

Mitä laki sanoo

Maakaasulinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, joka saattaisi vahingoittaa maakaasuputkistoja. Maankaivu-, louhinta- ja räjäytystyöt maakaasuputkiston välittömässä läheisyydessä ovat kiellettyjä ilman putkiston käyttäjän lupaa. Maakaasulinjalla työskentelevä on velvollinen ottamaan selville muut alueella olevat rakenteet. Tämän lisäksi on otettava huomioon sähkölain määräykset.

Maakaasuputken sijainti

Maakaasuputket ovat noin metrin syvyydessä maan alla. Maastossa maakaasuputkistot on yleensä merkitty merkintäpylväillä. Kaava-alueella putkiston merkintä on voitu tietyissä tapauksissa korvata myös kiintopiste- ja karttamerkinnällä.

Maakaasuputkiston käyttäjä on velvollinen aina pyydettyä selvittämään putken tarkan sijainnin maakaasulinjalla tai sen läheisyydessä työskentelevälle. Putkiston käyttäjän nimi ja puhelinnumero löytyvät maakaasuputkiston merkintäpylvästä. Alueilla, joilla ei käytetä merkintäpylväitä, on aina otettava yhteys putkiston käyttäjään tai kunnalliseen rakennusviranomaiseen maakaasuputkiston paikan selvittämiseksi.

MAAKAASU
NATURGAS

DN700

2.5

123.45

GASGRID FINLAND OY
05 375 1555

Merkintäkilpi on keltainen. Siihen on mustin kirjaimin merkitty seuraavaa:

Tekstit MAAKAASU ja NATURGAS.

Putken nimelliskoko (esim. DN500 tai PE200).

Putken sivupoikkeama kilvestä metreinä. Sivupoikkeama merkitään putken sijaintipuolelle.

Merkinnän kilometrilukema putken alusta.

Putkiston käyttäjän nimi ja puhelinnumero.

TOIMINTAOHJE!

Kaivu ja peittäminen

Jos kaivutyötä joudutaan tekemään lähempänä kuin viisi (5) metriä maakaasu-putkistosta, työstä vastaavan on kaivuluvan saamiseksi otettava yhteys putkiston käyttäjään vähintään kolme työpäivää ennen kaivutyön aloittamista. Putkiston käyttäjä näyttää putken tarkan sijainnin. Kaivu on suunniteltava etukäteen. Kaivutyössä ja erityisesti maakaasuputken esiinkaivussa on noudatettava erityistä varovaisuutta ja putkiston käyttäjän antamia ohjeita. Routaantuneen maan kaivutyössä maa on tarvittaessa ensin sulatettava. Kun maakaasuputki on kaivettu esiin, sitä ei saa peittää ilman putkiston käyttäjän lupaa.

Räjäytykset

Kun tehdään räjäytys- ja louhintatöitä alle 30 metrin etäisyydellä maakaasu-putkistosta, työstä vastaavan on otettava yhteys putkiston käyttäjään työluvan saamiseksi. Räjäytyksistä vastaavan on esitettävä putkiston käyttäjälle työsuunnitelma, josta on ilmentävä, miten estetään räjäytyksistä aiheutuvien paineiskujen aiheuttamat putkistoa vaurioittavat lohkaraiden ja massojen siirtymiset tai tärinät.

Rakentaminen

Suunniteltaessa rakennusten rakentamista 20 metriä lähemmäksi maakaasu-putkistoa on otettava yhteys putkiston käyttäjään.

Sähköiset vaikutukset

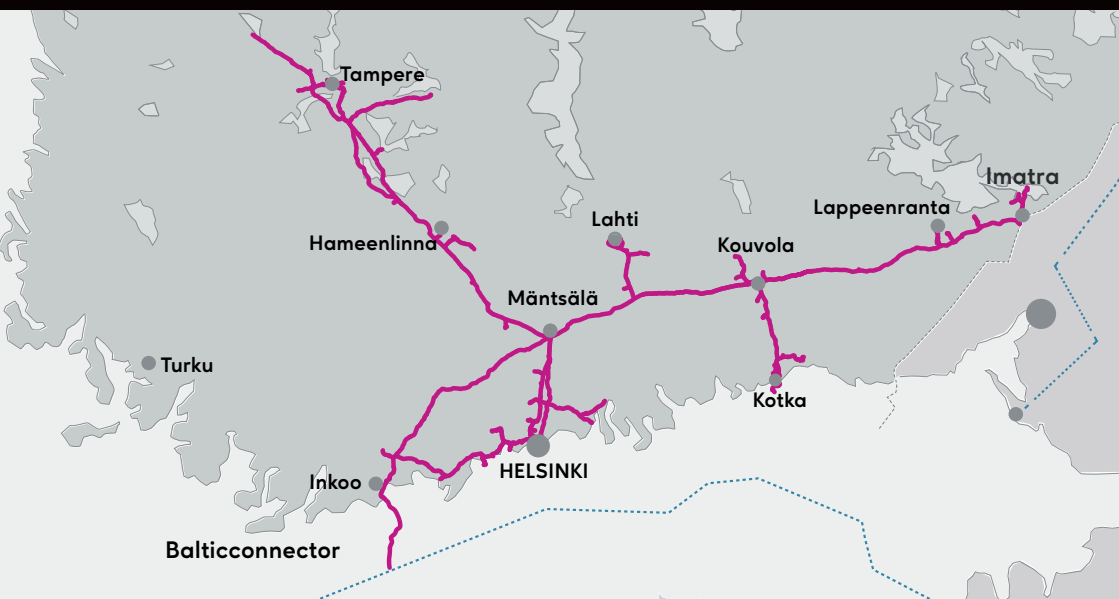
Sijoitettaessa sähköä johtavia rakenteita kuten vesijohtoja, viemäreitä, maakaapeleita, maadoitusjohtoja, merkintälankoja tms. maakaasuputkiston läheisyyteen, suunnittelijan ja rakentajan on sähkölain määräysten mukaisesti huolehdittava siitä, ettei maakaasuputkella ja uusilla rakenteilla ole keskenään haitallista sähköistä vaikutusta.

Liikkuminen ja varastointi maakaasulinjoilla

Maakaasuputken ylittämistä raskailla koneilla on vältettävä. Pehmeässä maaperässä putken ylityskohdat on vahvistettava putkiston käyttäjän hyväksymällä tavalla, jos on oletettavissa, että koneet vajoavat. Puutavaran tms. varastointi maakaasulinjalla viittä metriä lähempänä putkea on kielletty ilman putkiston käyttäjän lupaa.

Ohjeet kaivinkoneen kuljettajalle maakaasuputken vaurioituessa

- 1 Sammuta kaivinkoneen moottori ja poistu koneesta
- 2 Estä sivullisten pääsy vaurio paikalle tai sen läheisyyteen
- 3 Estä kipinäointi ja avotulen käsittely kohteessa (tupakointi, autot)
- 4 Ilmoita hätätilanteesta yleiseen hätänumeroon 112



LISÄTIETOJA

tukes

Turvallisuus- ja
kemikaalivirasto (Tukes)
www.tukes.fi

GASGRID 

Gasgrid Finland Oy
Keskusvalvomo
Kiehuvantie 189
45100 KOUVOLA
www.gasgrid.fi
kartta.gasgrid.fi

 Suomen Kaasuyhdistys
Finnish Gas Association

Suomen Kaasuyhdistys ry
www.kaasuyhdistys.fi

Geologian tutkimuskeskus
Ympäristöratkaisut

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

LAUSUNTO ITÄRATA-HANKKEEN YVA-OHJELMASTA (UUDELY/17031/2023)

Geologian tutkimuskeskus (GTK) kiittää saadessaan mahdollisuuden lausua Itärata-hankkeen YVA-ohjelmasta. Geologian tutkimuskeskus on lausunnossaan tarkastellut YVA-ohjelmaa geologian näkökulmasta omia tietokantojaan apuna käyttäen.

KALLIO- JA MAAPERÄ

Hankealueen itäosassa, Koskenkylästä aina Korialle asti kallioperä on rapakivigraniittia. Alueen länsiosassa kallioperä on vaihtelevampaa koostuen mm. granodioriitista, graniitista, paragneissistä ja kiilleliuskeesta. Hankealueella ei ole tunnettuja metallimalmi- eikä teollisuusmineraalikohteita. Sen sijaan GTK:n tietokannassa on runsaasti kalliokiviaineshavaintoja eri ratalinjausvaihtoehtojen alueilta. Kiviainesten kartoitushavainnoissa kohdealueet on luokiteltu yleensä lujuudeltaan massakivikohteiksi. Keskimääräistä lujemmasta kiviaineksestä on havaintoja Venjärven ja Korian väliseltä, Myrskylän (M) linjausvaihtoehdon alueelta. Alueen kallioista on siten hyvin mahdollista saada käyttökelpoista kiviainesta infrarakenteisiin. Kallioiden soveltuvuutta betonin kiviainekseksi olisi aiheellista selvittää tarkemmin. Samalta Venjärven ja Korian väliseltä alueelta on runsaasti kartoitushavaintoja luonnonkivikohteista, varsinkin rapakivigraniittialueella.

Arviointiohjelmassa tuodaan hyvin esille, että merkittävät luonnonvarojen hyödyntämiseen ja ympäristövaikutuksiin liittyvät tekijät liittyvät rakentamisen yhteydessä louhittaviin ja kaivettaviin maa- ja kallioperän aineksiin sekä rata-alueen ulkopuolelta tuotaviin materiaaleihin.

Suomessa suurten infrahankkeiden resurssitehokkuutta voidaan lisätä tehostamalla ja aikaistamalla infrahankkeen kallioalueiden kiviainesinventointeja. On tärkeä määrittää jo suunnitteluvaiheessa kallioleikkauksista ja tunneleista louhittavien kallioainesten laatua ja soveltuvuutta eri käyttökohteisiin kartoitusten, testinäytteiden sekä mineralogisten

22.11.2024

tutkimusten avulla. Testinäytteiden ottaminen sisältää lohkarenäytteiden ohella rakennusgeologisten kallionäytekairausten hyödyntämisen. Kairausaineistojen hyödyntäminen on erittäin kustannustehokasta, koska näytteet saadaan rakennusgeologisten kairausten sivutuotteena.

GTK nostaa tässä yhteydessä esimerkkinä Länsirata-hankkeen kiertotalous-, kiviaines- sekä savialueiden selvitykset, joiden tavoitteena on säästää neitseellisiä kiviainesvarantoja, päästöjä, logistiikkaa, sijoitusalueiden määrää, kustannuksia sekä tukea rata-alueen ympäröiviä projekteja, investointeja sekä taloudellista kasvua. Kyseisessä hankkeessa saatua tietoa jaetaan myös muille infrahankkeille ja sidosryhmille vuoropuhelun lisäämiseksi ja uusien toimintakäytäntöjen kehittämiseksi.

Selvitysten tuloksia voidaan hyödyntää hankkeen jatkotöissä muun muassa louheiden jalostusprosessien kehittämisessä, logistiikan suunnittelussa, liiketoiminnan kehittämisessä sekä rakentamisen tukialueiden ja sijoitusalueiden toiminnan optimoinnissa.

Hankealueen maaperässä vuorottelevat länsiosassa kalliomaat, savikot ja pienialaiset moreenikaistaleet. Porvoosta koilliseen laajat, tasaiset savikot hallitsevat maisemaa. Sora- ja hiekkavarat ovat keskittyneet lähinnä muutamaiin, lähes pohjois-eteläsuuntaisiin harjujaksoihin.

Myös maa-aineksen resurssitehokkuus on hyvä huomioida aikaisessa vaiheessa. Kohteen maa-ainesten laadun esiselvityksen yhteydessä olisi hyvä esimerkiksi massanvaihtojen myötä kaivettavan maa-aineksen laatua arvioida jo etukäteen koko hankealueelta. Erityisesti savet, joita hankealueella on runsaasti, aiheuttavat tyypillisesti suuria kustannuksia ja aikatauluongelmia infrarakentamisen hankkeissa. Hyvällä suunnittelulla ja tutkimuksella voidaan vähentää tällaisia ongelmia.

Hankealue sijoittuu suurelta osin happamien sulfaattimaiden esiintymisen riskialueelle. Tämä on huomioitu myös YVA-ohjelmassa. Sulfaattimaista maankaivuun yhteydessä hapettumisen seurauksena aiheutuvat mahdolliset ympäristöongelmat on tunnistettu. Täytyy kuitenkin muistaa, että GTK:n happamien sulfaattimaiden esiintymisriskialueiden kartoituksessa on tutkimukset tehty harvalla pisteverkolla, joten esiintymisaluekartat ovat lähinnä suuntaa antavia. Tästä syystä hankealueen sulfaattimaat on kartoitettava tarkemmin ennen rakentamisen aloittamista.

POHJAVESI

Itäradan eri ratalinjaukset sijoittuvat 16:lle eri pohjavesialueelle, joilla voi olla sekä vedenottamoita että tutkittuja vedenottopaikkoja. Suurin osa pohjavesialueista kuuluu 1-luokkaan. Kaikki ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat alueen itäisimmälle, Nappan pohjavesialueelle (ELY-tunnus 0504405). Muille pohjavesialueille sijoittuminen riippuu eri ratalinjausvaihtoehdoista.

22.11.2024

Arviointiohjelman mukaan ratalinjausten vaikutusten arvioinnissa esitetään arvio hankkeen vaikutuksista pohjaveden laatuun, määrään ja virtaussuuntiin pohjavesialueilla, sekä vaikutukset olemassa oleviin vedenottamoihin. Erityisesti huomioidaan Porvoon ja Ilolan pohjavesialueet. Arviointiohjelmassa todetaan, että yleensä merkittävimmät vaikutukset alueen pohjaveteen tapahtuvat rakennusvaiheessa ja käytön aikaiset vaikutukset mahdollisten onnettomuuksien yhteydessä. Siksi pohjaveden suojaaminen ratalinjalla on ensiarvoisen tärkeää. On tarkkailtava myös rakentamisen vaikutusta pohjaveden pinnankorkeuden mahdolliseen vaihteluun toimittaessa happamien sulfaattimaiden esiintymisriskialueella.

Arviointiohjelman mukaan pohjavesivaikutusten merkittävyyden arvioinnissa huomioidaan pohjavesiolosuhteet ja pohjavesialueet, vedenottamot, lähteet sekä yksityiskaivot.

Kokkolassa

Rovaniemellä

Olli Breilin
Johtaja, ympäristön kestävä käyttö

Jouni Pihlaja
Yksikön päällikkö, ympäristö-
ratkaisut

This documents contains 3 pages before this page

Dokumentet inneholder 3 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 3 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 3 sider før denne side

Detta dokument innehåller 3 sidor före denna sida

Jouni Henrik Pihlaja

Geologian tutkimuskeskus, FI02446807, PL 96 (Vuorimiehentie 5), 02151, Espoo

ebf07492-e8f8-4d9c-897e-2a9e3476eb10 - 2024-11-21 12:26:45 UTC +02:00

BankID / MobileID - b0ae9665-9d0e-4ca4-8d84-2c495b351bb9 - FI

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

OLLI KALEVI BREILIN

Geologian tutkimuskeskus, FI02446807, PL 96 (Vuorimiehentie 5), 02151, Espoo

5319d4b3-f303-4e0e-b982-729b7c15656d - 2024-11-21 15:18:32 UTC +02:00

BankID / MobileID - 74f153c9-ef45-4b52-bdaf-b2c6b0d8a846 - FI

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy**Uudenmaan ELY-keskus**

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 14.10.2024
UUDELY/17031/2023**Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta**

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata–Porvoo–Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Itärata on hyväksytty 2024 laajennettuun Euroopan laajuiseen liikenteen ydinverkkoon (TEN-T-verkko) kuuluvana hankkeena.

Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Maan pinnalla kaksiraiteisen radan nopeudeksi on alustavasti suunniteltu 300 km/h.

Itäradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta eli Lentoradan ja Kouvolan välisestä, Porvoon kautta kulkevasta uudesta nopeasta ratayhteydestä. YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja ja lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja.

Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-laki). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

YVA-menettelyn aloittamista varten on laadittu tämä arviointiohjelma (YVA-ohjelma), joka on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Arvioinnin tulokset kootaan YVA-selostukseen, jonka valmistuttua yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän.

YVA:ssa arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot:

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE).

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE).

Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N). Myös Porvoon itäpuolella on eri linjausvaihtoehtoja. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta, mutta se sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet (Lentorata ja digirata).

Alustava yleissuunnitelma valmistunee 2025 ja ympäristövaikutusten arviointiselostus asetettaneen nähtäville loppusyksystä 2025. YVA-menettelyn päätyttyä hankkeesta vastaava voi tehdä valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tämän jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja myöhemmin ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä ja sen ajantasaisuus.

HSL ei ole osallistunut hankeryhmän työskentelyyn.

Materiaali on osoitteessa <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjärvi-kouvola>.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (15 kuntaa) sekä suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) valmistui vuonna 2023. Syyskuussa 2024 saatiin päätöksen Helsingin seudun MAL-sopimusta koskevat neuvottelut, ja MAL-sopimus on tarkoitus allekirjoittaa joulukuussa 2024.

Lausunnossaan HSL käsittelee linjausvaihtoehtoa N ja vaihtoehdon liikennöintikysymyksiä Porvooseen asti. Lisäksi HSL on käsitellyt vaikutustenarviointia.

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata OyLiikennejärjestelmä

Lähtökohdiltaan valtakunnallisina hankkeina Itärata ja muut hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet eivät ole osa seudullisen MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmaa eivätkä sisälly seudun MAL-sopimukseen. Suuria ratahankkeita koskien laadittiin kuitenkin keväällä 2024 Selvitys Länsiradan, Lentoradan ja Itäradan yhteisvaikutuksista Helsingin seudun maankäyttöön ja liikennejärjestelmään. HSL esittää, että kyseisen selvityksen tulokset tulee ottaa soveltuvin osin huomioon Itäradan ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Hankeyhtiöiden osalta ei ole toistaiseksi ratkaistu, kuinka ratahankkeiden toteutus tapahtuu ja mitkä tahot hankkeiden rahoitukseen osallistuvat. HSL pitää kuitenkin tärkeänä, että jo suunnitteluvaiheessa selkeytettäisiin suurten ratahankkeiden toteuttamisen edellyttämä rahoitus ja siihen osallistuvat tahot sekä hankeyhtiöiden rahoitusmalli.

HSL katsoo, että suurten valtakunnallisten ratahankkeiden ei tule olla seudullisen infrakorvausmenettelyn piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää liikenteen järjestämisvastuut ja liikenteen rahoitus sekä radan omistus ja sen käyttömaksut (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla). Korkealla käyttömaksulla voi olla vaikutusta myös liikenteen järjestämiseen ja sitä kautta hankkeiden hyötyjen realisoitumiseen.

Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet, jossa Lentorata ja digirata ovat toteutuneet. Epäselväksi jää, sisältääkö vertailuvaihtoehto käynnistetyn henkilöliikenteen välillä Kerava–Nikkilä?

Yhtenä Itäradan linjausvaihtoehtona on arvioitu Sipoon Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa N. Vaihtoehto jatkaisi Lentoradasta erkaantuessaan tunnelissa ja tulisi maanpinnalle yhtyen KeNi-rataan Kerava–Nikkilän puolivälissä. Sipoon kunnan, Keravan kaupungin ja Väyläviraston toimesta on valmistumassa selvitys *Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä*. Selvityksessä on tunnistettu, että Kerava–Nikkilä-radan kautta voisi tulevaisuudessa olla Itäradan liikennettä.

Kerava–Nikkilä-radasta laaditaan seudullisena yhteistyönä liikenteellisen selvityksen päivitys alkuvuoden 2025 aikana, jonka tuloksia on hyvä käyttää soveltuvilta osin myös Itärata-työssä.

HSL pitää välttämättömänä selvittää yleissuunnitelman yhteydessä, että onko Itäradan vaihtoehdon N liikennöinti KeNi-radan yhteisellä osuudella ja välin Kerava–Nikkilä henkilöliikenteen liikennöinti mahdollista samanaikaisesti siten, että jommankumman liikennöinti ei aiheuta toiselle kohtuutonta haittaa. Siksi on tärkeää saada Itäradan liittyminen KeNi-rataan luontevaksi ratageometrian osalta sekä huomioitava vaihteiden optimaaliset sijainnit.

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Jatkosuunnittelun aikana tulee ratkaista mahdollinen Itäradan varikkotarve.

HSL haluaa jatkossa osallistua Itäradan yleissuunnitelmavaiheen hankeryhmätyöskentelyyn.

Liikennöinti

Itäradan varassa oleva lähijunayhteys perustuisi todennäköisesti Porvoossa kääntyviin lähijunavuoroihin, jotka jatkaisivat Helsinkiin asti Lentoradan kautta. Tällä tavalla Nikkilästä olisi mahdollista saada suora junayhteys Helsinkiin ja lisäksi myös Porvooseen, mutta vuorotarjonta olisi todennäköisesti jonkin verran harvempi kuin KeNi-radan lähiliikenne. Myös Sköldvikin suunnan tavaraliikenne kulkisi osan matkaa samassa ratakäytävässä ja mahdollisesti samoja raiteita pitkin Itäradan junien kanssa.

Nopeiden kaukojunien, lähijunien ja tavarajunien liikennöinnin sujuvan yhteensovittamisen mahdollistamiseksi on panostettava vaihdeyhteyksien riittävään määrään ja laatuun Nikkilän kautta kulkevassa linjausvaihtoehdossa. Nikkilän asemalle on varattava mahdollisuus lähijunien kääntämiseen tarvittaessa. Tällöin Itäradan junien rinnalla olisi mahdollista liikennöidä myös KeNi-radan liikennöintimallin mukaisia junia Keravan ja Nikkilän välillä. Kerava–Nikkilä-radan uuden liikenteellisen selvityksen päivitys voi tuoda uutta tietoa Itäradan N-vaihtoehdon tarkasteluihin.

Porvoossa eri linjausvaihtojen erona on se, että rakennetaanko erillinen keskustan asema lähijunille vai viedäänkö koko rata tunnelissa keskustan alitse. Saavutettavuuden kannalta asemien yhdistäminen keskustaan olisi hyvä ratkaisu, mutta samalla erittäin kallis toteuttaa. Välivaihtoehtona on lyhyempi tunneli, jolla asema saadaan lähemmäs Porvoon keskustaa, mutta etäisyys olisi edelleen pitkäkö ajatellen aseman saavutettavuutta kävelen.

Vaikutustenarviointi

Ympäristövaikutusten arviointia koskevassa lainsäädännössä ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välillisiä tai välittömiä vaikutuksia, jotka voivat olla joko myönteisiä tai kielteisiä. YVA-menettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä eikä ratkaista sitä koskevia lupa-asioita, vaan sen tavoitteena on tuottaa tietoa päätöksenteon perustaksi.

Arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Työssä selvitetään hankkeen merkittävät vaikutukset:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
 - Luonnonvarojen hyödyntämiseen
- sekä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Arviointiohjelmassa on hyvin kuvattu hanketta, vaikutusten arviointimenettelyä sekä käsitelty vaikutusryhmittäisiä teemoja. Vaikutusten merkittävyyttä on pyritty asianmukaisesti tuomaan esiin vaikutuskohteen herkkyyks ja muutoksen suuruus huomioiden.

Arvioitavat liikennevaikutukset ja käytettävät menetelmät on esitetty arviointiohjelmassa kattavasti. Liikennemäärät, liikenteen siirtyminen, liikennesuorituksen muutokset sekä ruuhkautuminen on hyvä arvioida liikennemuodoittain. Myös vaikutukset kulkumuoto-osuuksiin on hyvä tarkastella.

Itärata on osa EU:n TEN-T-verkkoa, joten saavutettavuusvaikutuksia arvioitaessa on Helsingin seudun ja koko Suomen lisäksi hyvä arvioida myös vaikutuksia kansainväliseen saavutettavuuteen. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee tunnistaa Itäradan vaikutukset liikennejärjestelmätasolla. Liikenteellisiä vaikutuksia tulee arvioida kattavasti ja riittävän laajalta alueelta. Arvioinnin yhteydessä tulee tunnistaa liikennejärjestelmän tulevat kehittämistarpeet sekä Itäradan vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksiin.

Nikkilän kautta kulkevan Itäradan linjauksen yhteydessä on tunnistettava ratayhteyden päällekkäisyys suunnitellun KeNi-radalla kanssa ja tämän vaihtoehtoisuuden synnyttämät vaikutukset Sipoon maankäytön näkymiin. Itäradalle ei ole mahdollista toteuttaa KeNi-radalle suunniteltuja seisakkeita Talmaan ja Ahjoon, mikä täytyy ottaa huomioon vaihtoehdon maankäytöllisten vaikutusten arvioinnissa.

Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa on hyvä käsitellä myös hankkeesta aiheutuvia saavutettavuuden muutoksia. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin merkittävyyden kriteerejä ja painotuksia tulee kuvata kattavasti. Hankkeen riskit on pyritty monipuolisesti tunnistamaan ja arvioimaan. Maankäyttöön, sekä liikennemalliin ja ennusteisiin liittyvät epävarmuudet on tarpeen kuvata osana arviointia.

Vaikutusten arviointia varten on tarpeen saada lisätietoja eri vaihtoehtojen rakentamiskustannuksista. Myös tarkemmat liikenteelliset tarkastelut ja arviot liikennöintikustannuksista eri vaihtoehtoissa on tarpeen. Varsinkin Nikkilän kautta kulkevan vaihtoehdon vaikutukset junaliikenteen tarjontaan olisi HSL:n näkökulmasta syytä tutkia huolellisesti, koska se vaatisi yhteensovittamista eri junatyyppeiden välillä ja toisi mahdollisesti myös HSL-alueen sisäisiä matkoja Lentoradan ja Itäradan kautta Nikkilään.

23.10.2024

236/08.00.00.03/2024
Itärata-hanke Itärata Oy

Yhteisvaikutusten arvioinnissa olisi hyvä tunnistaa Lentoradan ym. mainittujen hankkeiden lisäksi suunnitteilla oleva Kerava–Nikkilä-ratayhteys.

Lisätietoja lausunnosta antavat johtaja Johanna Wallin, suunnitteluinsinööri Janne Markkula ja liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi (vaikutusten arviointi), etunimi.sukunimi@hsl.fi .

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
Vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 21.11.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.



Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite: Itärata Oy:n Itärata-hanke, UUELY/17031/2023

Lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata Oy suunnittelee kaksiraiteisen radan rakentamista Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan. Hankkeessa on käynnissä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) mukainen arviointimenettely. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rata ei sijoitu Päijät-Hämeen alueelle. Kaikki reittivaihtoehdot sijaitsevat Päijät-Hämeen maakunnan ja litin kunnan läheisyydessä, ja reittivaihtoehtosta riippuen Orimattilan kaupungin läheisyydessä. Hämeen ELY-keskus lausuu ratahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja erityisesti sen Päijät-Hämeen maakunnan vaikutusalueelle sijoittuvista osuuksista seuraavaa:

Arviointiohjelmassa esitetyt arviointimenetelmät ja erillisselvitykset muodostavat pääosin hyvän lähtökohdan arviointityön toteuttamiselle. Hankevaihtoehtojen maantieteellinen sijoittuminen on esitetty melko selkeästi karttaliitteillä.

Reittivaihtoehtojen vaikutusalueella huomioitavien kohteiden hahmottaminen on kuitenkin mittakaavasta ja esitystekniikasta johtuen paikoin haastavaa. Selostusvaiheessa tulee kiinnittää erityisesti huomiota riittävän selkeisiin ja yksityiskohtaisiin karttaesityksiin vaihtoehtojen sijoittumisesta ottaen huomioon hankkeen vaikutusalue.

Vaikutusalue on määriteltä arviointiohjelmassa yleispiirteisesti, ja vaikutusalueen tarkempi määrittely jo ohjelmavaiheessa olisi parantanut arviointiohjelman laatua.

Vaikutukset asutukseen, maisemaan ja maankäyttöön

Ve Lp, vp M ja Ve LE kulkevat paikoin aivan Päijät-Hämeen maakunnan ja Orimattilan kaupungin ja litin kunnan rajoilla. Arviointiohjelman nykytilan kuvauksessa ja liitekartoissa kaavatilanteen kuvaus on osin puutteellinen näiden hankealueeseen rajautuvien ja hankkeen vaikutusalueeseen kuuluvien alueiden osalta, ja Hämeen ELY-keskuksen näkemyksen mukaan nykytilan kuvauksessa ja liitekartoissa tulee tuoda tarkemmin ilmi Päijät-Hämeen lainvoimainen kaavatilanne ja käynnissä oleva maakuntakaavoitus.

20.11.2024

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 on saanut lainvoiman 14.5.2019. Hankkeen todennäköisen vaikutusalueen ulkopuolella sijaitseva kiertotaloutta palvelevan jätteenkäsittelyalueen vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman 8.6.2023. litin osalta voimassa on neljä Kymenlaakson vaihemaakuntakaavaa: energiamaakuntakaava, kauppa- ja merialue, maaseutu ja luonto sekä taajamat ja niiden ympäristöt. Lisäksi Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto on päättänyt käynnistää Päijät-Hämeen 2060 maakuntakaavan laadinnan, joka kattaa kaikki Päijät-Hämeen kunnat ja siinä käsitellään kaikki maankäytön teemat: keskusverkko, palvelualueet, vähittäiskaupan suuryksiköt, taajama- ja työpaikka-alueet, liikenteen ja logistiikan verkostot ja alueet, teknisen huollon verkostot ja alueet, tuulivoima, luonnonvarat, virkistys- ja suojelualueet, viherverkosto sekä kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet.

Arviointityössä tulee tunnistaa ja tarpeen mukaan arvioida hankkeen vaikutukset maankäyttöön, asutukseen ja maisemaan myös Päijät-Hämeen alueella huomioiden maakuntakaavoissa osoitetut alueet.

Vaikutukset luonnonsuojeluun ja suojelualueisiin

Arviointiohjelmassa on tunnistettu pääosin hyvin luonnon suojelu- ja monimuotoisuusarvot ja alueella todennäköisesti esiintyvä huomionarvoinen lajisto, joiden osalta esitetyt erillisselvitykset ovat pääosin kattavia. Erillisselvitysten kohdentaminen potentiaalisille esiintymis- ja elinalueille on perusteltua. Selvitysten riittävyyden arvioimiseksi selvitysalueiden rajausperusteet tulee esittää selostusvaiheessa.

Arviointityössä tulee huomioida, että litin alueella lainvoimaisessa Kymenlaakson Maaseutu ja luonto -vaihemaakuntakaavassa osoitettu luonnon monimuotoisuudelle erittäin tärkeä alue Taasianjoenlaakso ja Savioja on yhteydessä myös Natura 2000 -alueeseen Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehdot (SAC, FI0404002).

Arviointimenetelmät

Hämeen ELY-keskus pitää IMPERIA-hankkeen arviointityökaluja hyvänä lähtökohtana vaikutusten merkittävyyden arvioimiseen. Arviointityön kulku, sekä vaikutuskohteen herkkyyden ja vaikutuksen suuruuden määrittely tulee esittää ja perustella arviointiselostuksessa mahdollisimman läpinäkyvästi ja niin että lukijan on sitä mahdollista seurata. Mikäli jonkin vaikutustyyppin osalta on tarpeen esittää lieventämistoimia, on merkittävyys tarpeen arvioida ilman toimia ja niiden kanssa. Esitettävien lieventämistoimien on tarpeen olla mahdollisimman konkreettisia.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt luonnonsuojeluasiantuntija Teppo Mehtonen ja ratkaissut ylitarkastaja Johanna Flood. Lausunnon valmisteluun on osallistunut johtava asiantuntija Anna-Kaisa Ahtiainen.

Tämä asiakirja HAMELY/2482/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument HAMELY/2482/2024 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Mehtonen Teppo 20.11.2024 12:46

Ratkaisija Flood Johanna 20.11.2024 12:49

Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Kunnanhallitus 18.11.2024 § 270
106/11.00.02/2022

Valmistelija

Kunnanjohtaja: Jarkko Salonen, puh. 040 726 2990, jarkko.salonen@iitti.fi

Uudenmaan ELY pyytää litin kunnalta lausuntoa Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. YVA-arviointiohjelma on nähtävillä aikavälillä 14.10.2024-18.11.2024 lausuntojen määräajan ollessa 22.11.2024. Hankkeen yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus, ja yhteysviranomaisen arvioinnista antama lausunto julkaistaan kuukauden kuluessa nähtävillä oloajan päättymisestä.

Hankkeen kuvaus

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Mahdollinen ratalinjaus ei ulotu litin kunnan alueelle, mutta kulkee niin lähellä kunnan rajaa, että lausuntoa on erikseen pyydetty litiltä.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

YVA-menettely

Itäradan YVA-menettely käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-laki). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

YVA-menettelyn aloittamista varten on laadittu nyt lausuttavan oleva YVA-arviointiohjelma, joka on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Arvioinnin tulokset kootaan edelleen YVA-selostukseen.

YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja: lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Tavoitteeksi on ilmoitettu, että alustava yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa 2025.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus asetetaan tavoitteellisen aikataulun mukaan nähtäville loppusyksystä 2025. YVA-menettelyn päätyttyä hankkeesta vastaava voi tehdä valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tämän jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja myöhemmin ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä YVA-arviointiohjelmasta ja sen ajantasaisuus.

litin kunnan lausunto

litin kunta pitää tarpeellisena ympäristövaikutusten laajaa arviointia. Uuden ratayhteyden rinnalla on esitetty YVA-menettelyn edellyttämä nykyiseen rataverkkoon perustuva 0+-vaihtoehto. Tämä realistinen vertailukohta mahdollistaa hankkeen vaikutusten arvioinnin myös tilanteessa, jossa nykyisiä rataosuuksia kehitetään ilman uuden ratayhteyden rakentamista. Vaihtoehto 0+ tuo arvokkaan näkökulman päätöksentekoon ja tarjoaa kustannustehokkaan vertailupohjan muiden vaihtoehtojen tarkastelulle. Vaihtoehdosta 0+ tulee kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehdoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista.

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu Helsinki-Riihimäki välille päätetyt parannustoimet. Lisäksi olisi syytä tunnistaa tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevarausselvitys.

Vaikutukset työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon ja aluetalouteen

Väyläviraston selvityksessä 15/2019 nostettiin esiin, että Itäradan myötä matka-ajan pidentyminen ja junatarjonnan väheneminen voivat heikentää työmarkkinoita Päijät-Hämeessä. Iitti-Kouvola rataosuudella näiden vaikutuksien voidaan odottaa olevan ilmeisiä ja vaikuttavan erityisesti litin kuntakeskuksen Kausalan saavutettavuuteen työmatkaliikenteen osalta. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa.

Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä. Päijät-Hämeen ja erityisesti maakunnan keskuskaupungin Lahden viime vuosien positiivinen kehitys huomioon ottaen on perusteltua olettaa, että Itäradan negatiiviset vaikutukset ovat nyt ja tulevaisuudessa vieläkin merkittävämmät. Lisäksi on oletettavaa, että negatiiviset vaikutukset heijastuvat Päijät-Hämeen lisäksi myös Etelä-Savoon.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiiriin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole kuitenkaan erikseen arvioitu ratalinjausten vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen koko radan vaikutusalueella. Tämä puute on merkittävä, sillä vaikutukset voivat olla kauaskantoisia ja erityisen merkittäviä Päijät-Hämeen osalta. YVA-ohjelmaa tulee täydentää työmarkkinoiden, kiinteistöarvojen ja aluetalouden kattavalla arvioinnilla, jotta hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset tulisivat näkyviksi.

Vaihtoehtoiskustannusten ja hyötykustannus-suhteiden arviointi

Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset sekä eri vaihtoehtojen hyötykustannussuhteet.

Itäradan arvioidut kustannukset, 1,5–3,6 miljardia euroa, ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasaastoihin. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole kestävää sitoa näin suuria varoja hankkeeseen, joka ei tue laajasti aluetalouden ja ympäristön positiivista kehitystä. Lisäksi näillä varoilla voitaisiin mahdollisesti saavuttaa laajempia positiivisia ympäristö- ja hyvinvointivaikutuksia kehittämällä olemassa olevia rataosuuksia, parantamalla ympäristöystävällisiä kulkuyhteyksiä ja tukemalla kestävää liikennettä koko Suomessa.

Lisäksi osana YVA-ohjelmaa tulee arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saadaan vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Esimerkiksi Väyläviraston julkaisussa 15/2019 Itä-Suomeen suuntautuvista ratalinjauksista todettiin, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin YVA-menettelyssä tarkasteltavana oleva Porvoo-Kouvola-yhteys.

Lisäksi Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todettiin, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Molemmat selvitykset on mainittu hankkeen taustoissa, mutta YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan ole tuotu esiin näitä H/K-arvioita ja muita mainituissa selvityksissä esitettyjä hankkeiden vertailutietoja.

Esittelijä

Kunnanjohtaja Jarkko Salonen

Päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa esittelytekstistä ilmenevän lausunnon Itäradan YVA-ohjelmasta.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi kunnanjohtajan ehdotuksen yksimielisesti.

Otteen oikeaksi todistaa

29.11.2024

Tuomas Rimpiläinen
pöytäkirjanpitäjä

Kunnanhallitus

§ 270

18.11.2024

Tiedoksianto

Julkaistu 25.11.2024

Lähetetty 29.11.2024

☒ sähköpostitse☐ kirjeitse☐ muu

Jakelu

Uudenmaan ELY

Tekninen toimi

Yhteystiedot

litin kunta

Rautatienkatu 20–22, PL 32

47401 Kausala

puh. 020 615 9600

faksi 020 615 9617

kirjaamo@iitti.fi

Iitin kunta

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Kunnanhallitus

§ 270

18.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 270

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Ympäristönsuojelun lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Viranomaislautakunta 07.11.2024 § 42
106/11.00.02/2022

Valmistelija

Ympäristönsuojelutarkastaja: Taru-Tiina Kalliokuusi, puh. 040 559 6498,
taru-tiina.kalliokuusi@iitti.fi

UUDELY/17031/2023

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää litin ympäristönsuojeluviranomaiselta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. litin kunnan ympäristönsuojeluviranomaisena toimii litin viranomaislautakunta.

Suunnitellun nopean ratayhteyden pohjoisosa kulkee lähellä litin kunnan kaakkoisrajaa.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma, jossa tarkennetaan ratalinjausvaihtoehtojen sijainteja ja ratageometriaa. YVA-menettelyssä arvioidaan Itäradan vaihtoehtoja lainsäädännön tarkoittamalla tavalla (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä 252/2017). Menettely tuottaa tietoa päätöksenteon tueksi ja auttaa löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoisen ratkaisun, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Vaikutusten merkittävyyden määrittelyssä hyödynnetään YVA-hankkeissa yleisesti käytettyä arviointimenetelmää, jossa merkittävyys muodostuu vaikutuskohteen herkkyyden ja muutoksen arvioidun suuruuden pohjalta. Osana arviointia tunnistetaan siihen liittyvät epävarmuudet sekä arvioidaan hankkeeseen sisältyviä riskejä. Lisäksi esitetään keinoja haitallisten vaikutusten estämiseksi ja vähentämiseksi. Vaikutusten arviointia varten laaditaan luontoselvityksiä, meluselvitys, tärinä- ja runkomeluselvitys sekä arkeologinen inventointi. Keskeisimmistä maisemallisista kohteista laaditaan havainnekuvat.

Esityslistan oheismateriaalina jaetaan lausuntopyyntö liitteineen.

Esittelijä

Ympäristönsuojelutarkastaja Taru-Tiina Kalliokuusi

Päätösehdotus

litin kunnan ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa Itärata-hankkeen YVA-ohjelmasta. Se kuitenkin muistuttaa huomioimaan

myös litin kunnan alueelle ulottuvat ympäristövaikutukset, jotka aiheutuvat Itäradan rakentamisen ja käytön aikana.

Päätös

Keskustelun kuluessa esittelijä muutti päätösehdotustaan tehden siihen seuraavat lisäykset:

- YVA-ohjelmassa tulee arvioida vaikutukset myös kulttuurimaisemaan ja elinkeinon harjoittamiseen.
- Havainnekuva tulee saada myös litin osalta.

Viranomaislautakunta hyväksyi esittelijän muutetun päätösehdotuksen yksimielisesti.

Otteen oikeaksi todistaa

13.11.2024

Sari Hatara
viranomaislautakunnan sihteeri

Tiedoksianto

Julkaistu 13.11.2024
Lähetetty 13.11.2024
☒ sähköpostitse
☐ kirjeitse
☐ muu

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus

Yhteystiedot

litin kunta
Rautatienkatu 20–22, PL 32
47401 Kausala
puh. 020 615 9600
faksi 020 615 9617
kirjaamo@iitti.fi

litin kunta

OTE PÖYTÄKIRJASTA

Viranomaislautakunta

§ 42

07.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 42

Muutoksenhakukielto

Seuraavista päätöksistä ei saa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 6 §:n 2. mukaan valittaa tai ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa



Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL36
00521 HELSINKI
Suomi

VIITE: UDELY/17031/2023

Itä-Uudenmaan pelastuslaitoksen lausunto Itäradan YVA ohjelmaan

Itärata tuo rakentamisen aikana ja valmistuttuaan merkittävän muutoksen alueen pelastuslaitoksen toimintaympäristöön välittömästi ja välillisine vaikutuksineen. Hankkeella on toteuduttuaan vaikutuksia toimintaympäristöön ja sitä kautta alueen riskiprofiiliin sekä alueelliseen riskiarvioon, pelastuslaitoksen onnettomuuksien ehkäisyyn, operatiivisiin kalustotarpeisiin, resurssointiin, harjoitus- ja koulutustarpeisiin sekä laajemminkin varautumiseen ja valmiuteen. Mahdollinen vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä liikenne on kokonaisuudessa yksi suurimpia vaikuttavia tekijöitä. Tästä huolimatta myös pelkkä henkilöliikenne tunneleissa ja mahdollisilla maanalaisilla asemilla tuo lisää riskejä pelastuslaitoksen toimintaympäristöön. Lisäksi ratalinjojen kulkeminen infrakohteiden, konsultointivyyöhykkeiden ja kaupunkikeskittymien vaikutusalueilla tuo tarpeen laaja-alaiselle käsittelylle koskien mahdollisia onnettomuusriskejä ja seurauksia.

Hankkeen läpivienti vaatii tiivistä yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa YVA menettelystä lähtien radan, tunnelien ja asemien käyttöönottoon saakka. Paloturvallisuuden ja muun turvallisuuden suunnittelu sekä yhteensovittaminen pelastustoiminnan kanssa on tällaisessa hankkeessa erittäin vaativaa, ja hankkeen tulee tämän huomioida yhteistyössään pelastuslaitoksen kanssa.

Pelastuslaitoksen näkökulmasta onkin hyvin oleellista, että jo YVA menettelyn eri vaiheissa huomioidaan onnettomuusriskien erilaisten mahdollisten vaikutukset ja seuraukset YVA arviointimenettelyasetuksen mukaisesti (277/2017, 4§). Tämän kyseisen, hankkeen ihmisille ja ympäristölle muodostamiin onnettomuusriskeihin liittyvän tavoitteen voisi näkemyksemme mukaan tuoda vielä selkeämmin esille YVA ohjelmassa eri vaikutusryhmissä, osana hankkeen haitallisia vaikutuksia ja riskejä sekä niiden arviointia. Tämä asettaisi näkemyksemme mukaan riittävät suuntaviivat kokonaisuuden hallinnan kannalta hankkeen edetessä seuraaviin vaiheisiin.

Jukka Mursu, Paloinsinööri, Riskienhallinta
Itä-uudenmaan pelastuslaitos

Uudenmaan ELY

Tarkastaja

Laura Mattila

Lausuntopyyntönnö 14.10.2024, **UUDELY/17031/2023**

Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Porvoon museo – Itä-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on tutustunut Itärata-hankkeen YVA-ohjelmaan ja sen liitteisiin ja toteaa toimialueeltaan Itä-Uudenmaan alueen osalta lausuntonaan seuraavaa.

Itärata YVA-ohjelma käsittää Lentoradan ja Kouvolan välillä Porvoon kautta kulkevan uuden nopean ratayhteyden reittivaihtoehdot.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

YVA-ohjelmassa kuvataan YVA-selostukseen vaikutusten arvioinnin pohjaksi tehtävää maisemaselvitystä, jossa analysoidaan tarkastelualueen maiseman rakennetta ja laatua. Analyysissa huomioidaan muun muassa maisemakuvan kannalta merkittävimmät näkymäsuunnat ja -alueet, yhtenäiset maisematilat, maiseman solmukohdat, maisemakuvaltaan herkimvät alueet sekä olemassa olevat maisemavauriot. Selvityksessä arvioitavia vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön liittyen ovat mm: vaikutukset arvokkaille maisema-alueille ja rakennettuun kulttuuriympäristöön, vaikutukset ratalinjauksen lähellä sijaitseviin kiinteisiin muinaisjäänköksiin, vaikutukset maisemakuvassa erityisesti avoimilla viljelyalueilla, joki- ja järviympäristöissä, yhtenäisillä luonto- ja virkistysalueilla sekä asutus- ja kylämiljöössä, ja vaikutukset lähialueen asukkaiden ja lomaa-asukkaiden sekä virkistyskäyttäjien kokemaan maisemakuvaan.

Maisema- ja kulttuuriympäristöselvitys ja maisemasovitteet ovat erittäin tärkeitä arvioitaessa ratahankkeen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön. Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön ei taas voida arvioida ilman kattavaa tietoa rakennuskannasta tai sen arvoista. Inventointietoa ei ole olemassa kaikkien reittivaihtoehtojen matkalta tai tieto on vanhentunutta. Maisemaselvitystä tulisikin laajentaa koskemaan myös rakennettua kulttuuriympäristöä. Ohjelman materiaalissa on karttaesityksenä kulttuuriympäristön tunnetut arvoalueet ja kohteet. Kaikki vaihtoehdot muuttavat kulttuurimaisemaa, lukuun ottamatta toteuttamatta jättämisen vaihtoehtoa. Vaikutuksia on niin valtakunnallisille, maakunnallisille kuin myös paikallisesti merkittävälle alueelle. Erityisen kriittisiä paikkoja ovat mm. Anttilan kylämaisema, kaikki jokilaaksojen ylittymiset, erityisesti Porvoon jokilaakso, jossa on merkittäviä valtakunnallisia arvoja sekä kaikki tunnistetut maakunnalliset ja valtakunnalliset kulttuuriympäristöt tai maisema-alueet. Museo haluaa nähdä alueelta tehdyt maisema- ja kulttuuriympäristöselvitykset ennen reittivaihtoehtojen asettamista paremmuusjärjestykseen. Yleisesti reitit, joissa pystytään hyödyntämään olemassa olevaa



ratalinjaa tai metsäalueita ovat rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta suotuisimmat.

YVA-menettelyn aikana laaditaan alustava yleissuunnitelma tammikuussa 2024 valmistuneen pääsuuntaselvityksen perusteella. Yleissuunnitelmassa tulee ottaa huomioon maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksen mukaiset arvokkaat alueet ja selvityksestä saadut palautteet reittivalintaa suunnitellessa. Museon rakennustutkijan mukaan ottaminen tarkemman suunnittelun neuvotteluihin on erittäin suotavaa.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Ohjelman sivulla 61 käsitellään kiinteitä muinaisjäännöksiä. Ohjelmassa olisi kuitenkin käsiteltävä arkeologista kulttuuriperintöä kokonaisuudessaan. Arkeologista kulttuuriperintöä ovat kiinteiden muinaisjäännösten lisäksi mahdolliset muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet, jotka tulee huomioida hankkeen vaikutusten arvioinnissa muinaisjäännösten ohella. Kulttuuriperintökohteet ovat ikänsä puolesta liian nuoria muinaisjäännökseksi, mutta ne voivat olla silti arvoltaan merkittäviä. Osa kulttuuriperintökohteista on suojeltu kaavamerkinnällä. Arkeologista kulttuuriperintöä ovat myös löytöpaikat ja jossain tapauksissa muut kohteet, mutta niihin ei yleensä liity tutkimustarvetta, ellei löytöpaikka ole tarkastamaton tai kohteeseen liittyy tietoa mahdollisista rakenteista.

Ohjelmassa mainitaan, että *”Muinaisjäännöksiin ei saa kajota ilman alueellisen vastuumuseon lupaa.”* Tämä on kuitenkin virheellinen tieto. Alueelliset vastuumuseot toimivat alueensa arkeologisen kulttuuriperinnön asiantuntijana. Jos muinaisjäännöstä on tarpeen tutkia, tutkimuslupan myöntävä viranomainen on kuitenkin Museovirasto. Samoin, jos muinaisjäännökseen halutaan kajota joko osittain tai poistamalla se kokonaan, lupaviranomainen on Museovirasto.

Hankealueella on toteutettu arkeologinen inventointi, jonka raportointi on vielä kesken. Raportin myötä muinaisjäännösrekisteriin merkitään lukuisia uusia kohteita. Kohteisiin saattaa liittyä tarkempaa tutkimustarvetta tai kajoamistarvetta hankkeen edetessä, mistä alueellinen vastuumuseo lausuu tarkemmin, jos toimenpiteet tulevat ajankohtaisiksi. Ratakäytävän alueella määrällisesti eniten tunnistettuja muinaisjäännöskohteita tässä vaiheessa on Porvoon alueelta. Kaksi YVA-ohjelmassa listattua muinaisjäännöskohdetta: Snickars Åkerbacke (613010009) ja Vanha Porvoo (1000006161) ovat äskettäin saaneet VARK-kohteen statuksen. Ne ovat näin ollen valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia alueita, jolloin ne täytyy huomioida yhtenä alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana.

YVA-ohjelmassa on listattu runkomelun ja tärinän kannalta erityisesti huomioitavia rakennuksia tai rakennuskokonaisuuksia. Näistä muinaisjäännöskohteita Itä-Uudellamaalla ovat Sipoon vanha kirkko, Vanha Porvoo ja Porvoon tuomiokirkko. Tärinä ja rakentamisen aikaiset räjäytykset voivat aiheuttaa vaurioita historiallisille rakenteille. Vanhan Porvoon alueella nykyisen rakennusperinnön alla on myös muinaismuistolain suojelemia rakenteita ja maakerroksia, joihin maaperän tärinä, muuttuvat kosteusolosuhteet tai muut muutokset maaperässä voivat vaikuttaa säilymistä vaarantaen. Näitäkin vaikutuksia tulee arvioida tarkoin.



Ennen tarkkaa paikkatietoa siitä, kuinka lähellä kaikki arkeologisen kulttuuriperinnön kohteet ovat suunniteltuja ratalinjauksia, museo ei pysty ottamaan kantaa ratalinjavaihtoehtojen paremmuudesta arkeologisen kulttuuriperinnön kannalta. Jokaisen ratalinjavaihtoehtoon alle jää merkittävää arkeologista kulttuuriperintöä. Toisaalta tulee arvioida kuinka monta kohdetta minkäkin ratalinjavauksen toteutuessa tuhoutuisi ja toisaalta tulee huomioida kohteiden merkittävyys ja ainutlaatuisuus yhdistettynä ympäröivän maiseman arvoihin. Vanhan Porvoon läheisyydestä kulkeva linjaus vaikuttaa kuitenkin erityisen riskialttiilta vaihtoehdolta. Tätä vaihtoehtoa ei ilmeisesti olla kuitenkaan toteuttamassa.

Johanna Lehto-Vahtera
Museonjohtaja

Kirsi Toivonen
Rakennustutkija

Riikka Mustonen
Arkeologi

Tiedoksi: Museovirasto / Kulttuuriympäristön suojelu





Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausuntopyyntö 14.10.2024 Itärata-hankkeen YVA Ohjelmasta UUDELY/17031/2023

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen lausunto Itärata hankkeen YVA-ohjelmasta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) lausuntoa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. ELY-keskus toteaa, hanke sijaitsee osittain Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen toimialueella. Kaakkois-Suomen ja Uudenmaan ELY-keskukset ovat sopineet YVA-lain 10§ 2 mom mukaisesti, että hankkeen yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus.

ELY-keskuksen lausunto

Arviointiohjelman sisältää tarvittavat tiedot hankkeesta ja sen kohtuullisista vaihtoehtoista, kuvauksen ympäristön nykytilasta, ehdotuksen arvioitavista ympäristövaikutuksista ja niiden selvittämisestä sekä suunnitelman arviointimenettelyn järjestämisestä. YVA-ohjelma on hyvin suunniteltu, se on selkeä ja antaa erinomaiset lähtökohdat hankkeen ympäristövaikutusten selvittämiseen. Hankkeen vaihtoehtoiset linjaukset sijaitsevat lähes kokonaan Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Kaakkois-Suomen alueella eteläisempi vaihtoehto on noin 15 km ja pohjoisempi alle 5 km, muilta osin hanke sijaitsee Kaakkois-Suomessa yhdessä maastokäytävässä ja liittyy Korialla Kouvola-Lahti ratalinjaan.

Arvioinnissa tulee keskittyä hankkeesta todennäköisesti aiheutuviin merkittäviin ympäristövaikutuksiin. Hankkeen merkittävimmiksi ympäristövaikutuksiksi arviointiohjelmassa on tunnistettu vaikutukset maankäyttöön sekä alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, asutukseen ja ihmisten elinoloihin sekä viihtyvyyteen, virkistykseen ja liikkumiseen, luonnonympäristöön ja ekologiin yhteyksiin, maisemaan ja kulttuuriympäristöön ja ilmastoon (rakentamisen aiheuttamat hiilipäästöt ja pysyvä hiilivaraston/-nielun poistuma).

ELY-keskus toteaa, että estevaikutuksen lisäksi suoraan ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat melu ja värinä. Melun lisäksi Salpausselän eteläpuolisilla savikkoalueilla raideliikenteen aiheuttama värinä on koettu pakoin merkittävän häiritseväksi.

Kaakkois-Suomessa hanke kulkee kokonaisuudessaan haja-asutusalueella. Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 (hyväksytty 15.6.2020) on varauduttu Itärataan osoittamalla Kouvolan ja Koskenkylän välille vaihtoehtoiset linjaukset kaavamerkinnällä päärata, ohjeellinen/vaihtoehtoinen.

19.11.2024

Kouvolassa ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat Keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan (hyväksytty 16.11.2015) alueelle. Yleiskaavassa ei ole huomioitu Itärataa tai sen yhdistymistä olemassa olevaan pääraataan. Ratalinjausvaihtoehdot kulkevat Kouvolassa myös lyhyen matkaa Kuusankosken kaupungin yleiskaava 2020:n alueella, joka on tältä osin oikeusvaikutukseton. Ratalinjausvaihtoehtojen kohdille ei sijoitu voimassa olevia asemakaavoja. Maankäytön yleinen, vallitseva tilanne kohdealueella on varsin ongelmaton. Kouvolan kaupungin tulisi tuoreella, oikeusvaikutteisella yleiskaavalla ratkaista Korian taajaman lounais- ja länsipuolinen maankäyttö siten, että yleiskaavaan sijoitettavan ratavarauksen lisäksi alueen muukin maankäyttö ja rakentamismahdollisuudet tulisivat tutkituiksi. Yleiskaava ei toistaiseksi millään tavalla ohjaa tämän itäradan sijoittamista alueelle.

Luonnonympäristön osalta tärkeimmät arvioitavat kohteet ja vaikutusmekanismit on tunnistettu. Koska kyse on laajasta hankkeesta, joka vaikuttaa laajalla alueella erilaisiin luonnonympäristöihin, olisi ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä suositeltavaa tarkastella vapaaehtoisen ekologisen kompensaation käytön mahdollisuuksia luontovaikutusten kompensoimiseksi. Laaja-alaisuuden lisäksi hankkeen toteutusaikataulu voi olla pitkä. Näistä syistä ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tulee tarkastella hankkeen vaikutuksia EU:n ennallistamisasetuksen sekä laadittavana olevan kansallisen ennallistamissuunnitelman tavoitteisiin.

Tämä asiakirja on hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt ylitarkastaja Antti Puhalainen ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikön sijainen luonnonsuojelupäällikkö Tuula Tanska.

Tämä asiakirja KASELY/1828/2024 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KASELY/1828/2024 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Puhalainen Antti 19.11.2024 15:45

Ratkaisija Tanska Tuula 19.11.2024 15:56



KOKOUSTIEDOT

Aika 18.11.2024 klo 18:00

Paikka Kaupunginhallituksen kokoushuone, kaupungintalo

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

332 § Keravan kaupungin lausunto Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta	1
---	---



§ 332

**Keravan kaupungin lausunto Itärata Oy:n hanketta koskevasta
ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta**

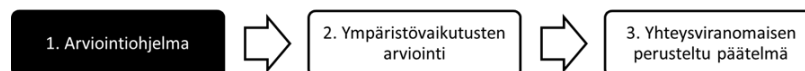
KER/1939/11.01.00.05/2024

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto 7.11.2024 § 75

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto 7.11.2024 § 75

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on 14.10.2024 pyytänyt Keravan kaupungin lausuntoa Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta 22.11.2024 mennessä. Arviointiohjelma, sen liitteet ja kuulutus löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA.

Ympäristövaikutusten arviointiprosessin vaiheet muodostuvat:



1. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laadinnasta, jossa kuvataan arvioinnin tavat ja menetelmät
2. Ympäristövaikutusten arvioinnista, jossa esitetään arvio ympäristövaikutuksista sekä toimista vaikutusten välttämiseksi ja vähentämiseksi
3. Yhteysviranomaisen perustellusta päätelmästä.

Lausuntoa pyydetään nyt kohdasta 1 eli ympäristövaikutusten arviointiohjelman laadinnasta, jossa keskitytään lausumaan tavoista ja menetelmistä, millä ympäristövaikutusten arviointi tullaan tekemään. Prosessin myöhemmässä vaiheessa kaupungin lausuntoa tullaan myös pyytämään ympäristövaikutusten arvioinnista.

Hankkeen kuvaus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) ilmoittaa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman vireilläolosta (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; YVA-laki 252/2017).

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille



suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on noin 110-114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE).

Seuraavat osuudet eivät suoraan koske Keravan kaupunkia:

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE).

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+)
- Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen.

Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE).

Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja

tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

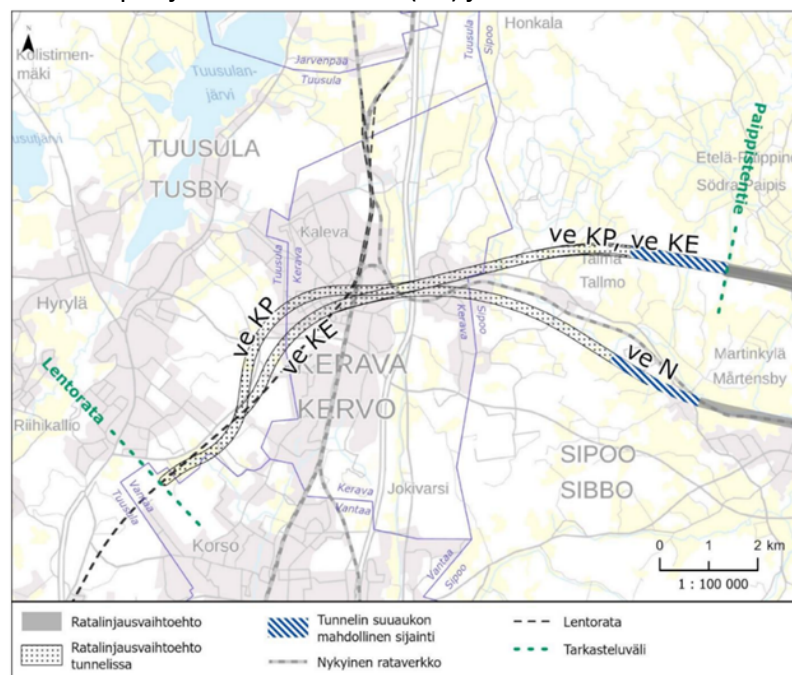
Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Keravan kaupungin lausunto

Keravan kaupunki keskittyy omassa lausunnossaan Keravan kaupungin alueelle liittyviin vaikutuksiin. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila-Kytömaa-välille suunnittelun Lentoradan. Lentorata tulisi kulkemaan lähes pelkästään tunnelissa, joten Itäradan erkaantuminen Lentoradasta tapahtuisi niin ikään tunnelissa. Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)



Kumpikin vaihtoehto kulkee tunnelissa Lentoradan tunnelin ali ja nousee maan pinnalle Sipoossa, Paippistentien länsipuolella. Keravan pohjoisen vaihtoehdon ratageometria mahdollistaa tunneliaseman suunnittelemisen Keravalle myöhemmässä vaiheessa. Tästä syystä Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus voi



nousta maan pinnalle pohjoista linjausta aiemmin, mahdollistaen lyhyemmän tunneliosuuden. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että suunnittelussa on mahdollistettu uuden aseman rakentaminen nykyisen Keravan aseman alle tulevaisuudessa. Keravan kaupungin kannalta ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa olennaista on arvioida myös rakentamisen aikaiset vaikutukset muun muassa liikenteen, melun ja tärinän osalta. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla merkittäviä paikallisesti ja rakentamisaikaisten kuilujen sijoittuminen on tutkittava huolellisesti, jotta haitalliset vaikutukset voidaan minimoida. Myös pysyvärakenteisten ilmanvaihtokuilujen sijainti on myös tutkittava niin, että niiden haitalliset vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi nykyiselle asutukselle, luonto- ja kulttuuriarvoille ja muulle maankäytölle.

Itäradan ratalinjaukset kulkevat molemmissa vaihtoehtoissa tiiviin yhdyskuntarakenteen alueella maan alla. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on arvioitava vaikutukset rakentamisen aikana sekä radan käytön aikana tärinästä ja runkomelusta sekä esitettävä haitallisten vaikutusten vähentämisen toimenpiteet siten, että nykyiselle asutukselle ei synny haitallisia vaikutuksia. Kalliorakentamisen vaikutukset nykyiselle ja tulevalle yhdyskuntarakenteelle on myös tutkittava huolellisesti ja selvitettävä aiheuttaako kalliorakentaminen pohjaveden tason vaihtelua ja sitä kautta vaikutuksia nykyiselle rakennuskannalle. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on myös tutkittava aiheuttaako kalliorakentamisesta syntyvät tunnelirakenteet vaikutuksia tuleville maanpäällisille ja maanalaisille (esim. keskustan alueen tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvat maanalaiset pysäköintitilat) rakenteille ja niihin liittyville kaavoitus- ja luvitusprosesseille. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on myös arvioitava vaikutukset energiajärjestelmille ja maalämpökaivojen sijoittumiselle ratalinjauksen alueella ja varmistettava se, että vaikutukset nykyiselle ja tulevalle asutukselle jäävät mahdollisimman pieniksi.

Valmistelijat	yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis
Päätösehdotus	Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se päättää antaa edellä esitetyn lausunnon Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.
Käsittely	Yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis esitteli asiaa. Hän poistui kokousta asian käsittelyn jälkeen klo 18:25.
Päätös	Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto hyväksyi päätösehdotuksen yksimielisesti.

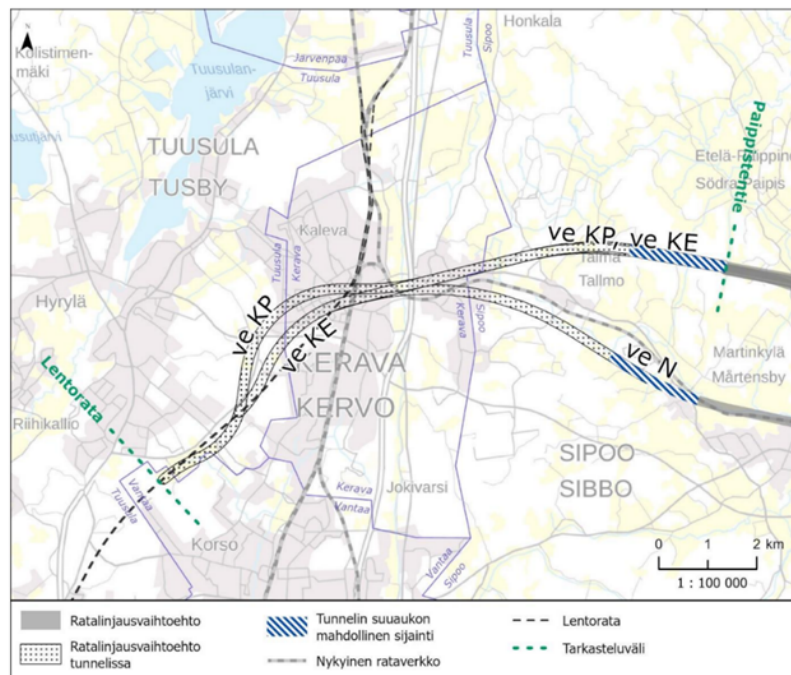
Kaupunginhallitus 18.11.2024 § 332

Kaupunginhallituksen kaupunkikehitysjaosto päätti 7.11.2024 § 75 esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus antaa Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavan sisältöisen lausunnon:

Keravan kaupunki keskittyy omissa lausunnossaan Keravan kaupungin alueelle liittyviin vaikutuksiin. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila-Kytömaa-välille suunnittelun Lentoradan. Lentorata tulisi kulkemaan lähes pelkästään tunnelissa, joten Itäradan erkaantuminen Lentoradasta tapahtuisi niin ikään tunnelissa. Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)



Kumpikin vaihtoehto kulkee tunnelissa Lentoradan tunnelin ali ja nousee maan pinnalle Sipoossa, Paippistentien länsipuolella. Keravan pohjoisen vaihtoehdon ratageometria mahdollistaa tunneliaseman suunnittelemisen Keravalle myöhemmässä vaiheessa. Tästä syystä Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus voi nousta maan pinnalle pohjoista linjausta aiemmin, mahdollistaen lyhyemmän



tunneliosuuden. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että suunnittelussa on mahdollistettu uuden aseman rakentaminen nykyisen Keravan aseman alle tulevaisuudessa ja kannattaa pohjoista vaihtoehtoa sen tuomien hyötyjen vuoksi.

Keravan kaupungin kannalta ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa olennaista on arvioida myös rakentamisen aikaiset vaikutukset muun muassa liikenteen, melun ja värinän osalta. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla merkittäviä paikallisesti ja rakentamisaikaisten kuilujen sijoittuminen on tutkittava huolellisesti, jotta haitalliset vaikutukset voidaan minimoida. Myös pysyvä rakenteiden ilmanvaihtokuilujen sijainti on myös tutkittava niin, että niiden haitalliset vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi nykyiselle asutukselle, luonto- ja kulttuuriarvoille ja muulle maankäytölle.

Itäradan ratalinjaukset kulkevat molemmissa vaihtoehdoissa tiiviin yhdyskuntarakenteen alueella maan alla. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on arvioitava vaikutukset rakentamisen aikana sekä radan käytön aikana värinästä ja runkomelusta sekä esitettävä haitallisten vaikutusten vähentämisen toimenpiteet siten, että nykyiselle asutukselle ei synny haitallisia vaikutuksia. Kalliorakentamisen vaikutukset nykyiselle ja tulevalle yhdyskuntarakenteelle on myös tutkittava huolellisesti ja selvitettävä aiheuttaako kalliorakentaminen pohjaveden tason vaihtelua ja sitä kautta vaikutuksia nykyiselle rakennuskannalle. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on myös tutkittava aiheuttaako kalliorakentamisesta syntyvät tunnelirakenteet vaikutuksia tuleville maanpäällisille ja maanalaisille (esim. keskustan alueen tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvat maanalaiset pysäköintitilat) rakenteille ja niihin liittyville kaavoitus- ja luvitusprosesseille. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on myös arvioitava vaikutukset energiajärjestelmille ja maalämpökaivojen sijoittumiselle ratalinjauksen alueella ja varmistettava se, että vaikutukset nykyiselle ja tulevalle asutukselle jäävät mahdollisimman pieniksi.

Esittelijä on tehnyt kaupunkikehitysjaoston esittämään lausuntoon alleviivattuna olevan lisäyksen.

Valmistelijat	yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis
Toimivallan peruste	Hallintosäännön 13 § kohdan 63. mukaan kaupunginhallitus antaa lausuntoja koko kaupungin kannalta merkittävistä asioista.
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää



1. antaa edellä esitetyn lausunnon Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta ja
2. että pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Käsittely

Käsittelyn aluksi esittelijä teki lausuntoon seuraavan lisäyksen:

Lisäksi Keravan kaupunki edellyttää, että myös Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus muokataan aseman toteuttamisen mahdollistavaksi. Aseman tulee sijaita siten, että siitä muodostuu vaihtoyhteys Keravan asemalle maanalaisen kulkuyhteyden kautta.

Päätös

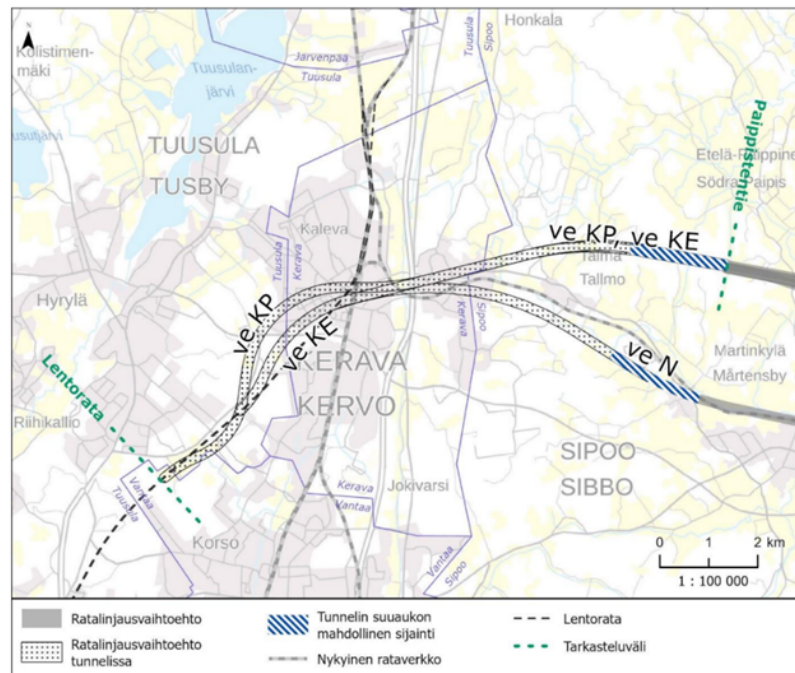
Kaupunginhallitus päätti

1. antaa esittelijän muuttamassa muodossa lausunnon Itärata Oy:n hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavasti:

Keravan kaupunki keskittyy omassa lausunnossaan Keravan kaupungin alueelle liittyviin vaikutuksiin. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila-Kytömaa-välille suunnittelun Lentoradan. Lentorata tulisi kulkemaan lähes pelkästään tunnelissa, joten Itäradan erkaantuminen Lentoradasta tapahtuisi niin ikään tunnelissa. Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)



Kumpikin vaihtoehto kulkee tunnelissa Lentoradan tunnelin ali ja nousee maan pinnalle Sipoossa, Paippistentien länsipuolella. Keravan pohjoisen vaihtoehdon ratageometria mahdollistaa tunneliaseman suunnittelemisen Keravalle myöhemmässä vaiheessa. Tästä syystä Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus voi nousta maan pinnalle pohjoista linjausta aiemmin, mahdollistaen lyhyemmän tunneliosuuden. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että suunnittelussa on mahdollistettu uuden aseman rakentaminen nykyisen Keravan aseman alle tulevaisuudessa ja kannattaa pohjoista vaihtoehtoa sen tuomien hyötyjen vuoksi. Lisäksi Keravan kaupunki edellyttää, että myös Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus muokataan aseman toteuttamisen mahdollistavaksi. Aseman tulee sijaita siten, että siitä muodostuu vaihtoyhteys Keravan asemalle maanalaisen kulkuyhteyden kautta.

Keravan kaupungin kannalta ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa olennaista on arvioida myös rakentamisen aikaiset vaikutukset muun muassa liikenteen, melun ja tärinän osalta. Rakentamisen aikaiset vaikutukset voivat olla merkittäviä paikallisesti ja rakentamisaikaisten kuilujen sijoittuminen on tutkittava huolellisesti, jotta haitalliset vaikutukset voidaan minimoida. Myös pysyvärakenteisten ilmanvaihtokuilujen sijainti on myös tutkittava niin, että niiden haitalliset vaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi nykyiselle asutukselle, luonto- ja kulttuuriarvoille ja muulle maankäytölle.



Itäradan ratalinjaukset kulkevat molemmissa vaihtoehtoissa tiiviin yhdyskuntarakenteen alueella maan alla. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on arvioitava vaikutukset rakentamisen aikana sekä radan käytön aikana tärinästä ja runkomelusta sekä esitettävä haitallisten vaikutusten vähentämisen toimenpiteet siten, että nykyiselle asutukselle ei synny haitallisia vaikutuksia. Kalliorakentamisen vaikutukset nykyiselle ja tulevalle yhdyskuntarakenteelle on myös tutkittava huolellisesti ja selvitettävä aiheuttaako kalliorakentaminen pohjaveden tason vaihtelua ja sitä kautta vaikutuksia nykyiselle rakennuskannalle. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on myös tutkittava aiheuttaako kalliorakentamisesta syntyvät tunnelirakenteet vaikutuksia tuleville maanpäällisille ja maanalaisille (esim. keskustan alueen tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvat maanalaiset pysäköintitilat) rakenteille ja niihin liittyville kaavoitus- ja luvitusprosesseille. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä on myös arvioitava vaikutukset energiajärjestelmille ja maalämpökaivojen sijoittumiselle ratalinjauksen alueella ja varmistettava se, että vaikutukset nykyiselle ja tulevalle asutukselle jäävät mahdollisimman pieniksi.

2. että pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Lisätietoja antaa	yleissuunnittelupäällikkö Emmi Kolis, emmi.kolis@kerava.fi, p. 040 318 4348
Päätöksen täytäntöönpano	Ote: Uudenmaan ELY-keskus



MUUTOKSENHAKU

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Pöytäkirja nähtävänä

Pöytäkirja yleisesti nähtävänä Keravan kaupungin verkkosivuilla 19.11.2024

Tiedoksianto asianosaisille:

Uudenmaan ELY-keskus

☒ Annettu tiedoksi sähköisesti 19.11.2024



20.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus (Ympäristö ja luonnon-
varat)
PL 36 (Asemapäällikönkatu 14)
00521 HELSINKI

Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausunto koskien Itä- rata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmaa

HEL 2024-013575 T 00 01 06

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on pyytänyt Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Itäradan YVA-ohjelma käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta eli Lentoradan ja Kouvolan välisestä, Porvoon kautta kulkevasta ratayhteydestä. Museo lausuu asiasta kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta Tuusulan ja Keravan osalta.

YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja: lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Valmistuessaan yhteys Itärataa pitkin on sujuvampi itäisestä Suomesta Helsinki–Vantaan lentoasemalle.

Linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä riippuen valittavasta vaihtoehdosta. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Keski-Uudellamaalla, Lentoradan ja Paippis-tientien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta: Keravan poh-



20.11.2024

joinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE). Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla, minkä jälkeen linjausvaihtoehdot kulkevat tunnelissa Sipooseen saakka. Ratalinjaus kulkee tunnelissa Keravan keskusta- ja taajama-alueiden sekä Keravanjoen ali. Vaihtoehdot nousevat maan pinnalle Sipoossa maa- ja metsätalousvaltaisella alueella, jolla on haja-asutusta. Keravan pohjoisen vaihtoehdon ratageometria mahdollistaa tunneliaseman suunnittelemisen Keravalle myöhemmässä vaiheessa. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus voi nousta maan pinnalle pohjoista linjausta aiemmin, mahdollistaen lyhyemmän tunneliosuuden. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Nikkilän vaihtoehto (N) asettuu muista linjausvaihtoehdoista poiketen kahdelle tarkasteluvälille. Linjaus erkaantuu Keravan eteläisestä tai pohjoisesta vaihtoehdosta Keravalla ja jatkaa Nikkilän taajaman kautta kohti Porvoota yhdistyen Sähköaseman eteläiseen linjausvaihtoehtoon. Nikkilän ratalinjausvaihtoehto (N) kulkee Keravan alueella tunnelissa ja nousee maan pinnalle Sipoossa, Talman jälkeen.

Vaikutusten arviointi maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Molemmat Itäradan linjausvaihtoehdot (KE ja KP) kulkevat koko matkan Keravan kohdalla tunnelissa. Linjausten välittömässä läheisyydessä sijaitsee Keravan rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Keravan rautatieasema, RKY 2009) asemakaavassa suojeltuine rakennuksineen. Linjaukset kulkevat myös Keravan yleiskaavassa maisemallisesti ja / tai kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi merkityn Keravan jokilaakson maisemakokonaisuuden alitse ja asemakaavassa suojellun Keravan kartanoalueen läheisyydessä. Lisäksi Keravan rakennusinventointia ollaan päivittämässä, minkä seurauksena saadaan päivitettyä tietoa Keravan rakennuskannasta ja siihen liittyvistä arvoista.

Ohjelman mukaan maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnin pohjaksi tehdään maisemaselvitys, jossa analysoidaan tarkastelualueen maiseman rakennetta ja laatua. Arviointityössä tarkastellaan ratahankkeen rakenteiden ja toimintojen vaikutuksia maisemaan ja kulttuuriympäristöön ratalinjakuksen kohdalla ja sitä ympäröivillä alueilla ja huomioidaan hankkeen rakentamisen, käytön sekä käytöstä poiston aikaiset välittömät ja välilliset vaikutukset. Myös vaihtoehtojen tuomat niin pysyvät kuin väliaikaiset muutokset maiseman ja



20.11.2024

kulttuuriympäristön rakenteeseen, laatuun ja luonteeseen nykytilaan verrattuna tarkastellaan. Tätä arviointityötä varten Keravan osalla tarvitaan siis myös tietoa tunnelin rakentamisen tavoista ja mahdollisista tunneliin liittyvistä maanpäällisistä rakennelmista tai rakenteista.

Ohjelmassa todetaan, että maiseman ja kulttuuriympäristön luonteeseen ja laatuun kohdistuvien muutosten suuruusluokka on riippuvainen vaikutusten laajuudesta, maiseman ominaispiirteistä sekä maiseman muutoksensietokyvystä tai maiseman herkkyydestä. Maiseman herkkyyteen vaikuttaa muun muassa arvoluokka (valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokas), maisematilojen eheys, vaihtelevuus ja pienipiirteisyys, avautuvat näkymälinjat sekä sijainti suhteessa uusiin rakenteisiin. Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon näkemyksen mukaan maiseman ja kulttuuriympäristön luonteeseen ja laatuun kohdistuvia muutoksia ja muutoksen suuruutta tulee Keravalla arvioida paitsi edellä mainitulla Keravan valtakunnallisesti arvokkaan rautatieaseman ympäristössä myös erityisesti asemakaavassa suojeltujen sekä paikallisesti arvotettujen kulttuuriympäristöjen, kuten Keravanjokilaakson, alueilla, jotka ovat erityisen herkkiä muutokselle. Myös tiivis kaupunkirakenne muualla ratalinjausvaihtoehtojen kohdalla tuo omat reunaehdonsa mahdolliselle maanpäälliselle rakentamiselle ja maanpäällisille rakenteille. Muita ratahankkeen vaikutuksia voivat olla lisääntynyt liikenne ja sitä kautta maisemakokemuksen ja maisemamielikuvan muutos, jotka saattavat aiheuttaa muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Tiivistyvässä ja muuttuvassa kaupunkirakenteessa ja maisemassa nämä sosiaaliseen kestävyYTEEN vaikuttavat tekijät tulee ottaa huomioon ekologisen kestävyYDEN rinnalla.

Tuusulan rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta Keski-Uudenmaan alueellisella vastuumuseolla ei ole Itäradan YVA:n ympäristövaikutusten arviointiohjelman huomautettavaa.

Vaikutusten arviointi arkeologiseen kulttuuriperintöön

YVA-ohjelman mukaan ratavaihtoehtojen alueella suoritetaan arkeologinen inventointi, jonka työohjelma on esitelty alueellisille vastuumuseoille. Itäradan alueella tehtävän inventoinnin tavoitteena on selvittää eri linjausvaihtoehtojen alueilla sijaitsevat arkeologiset kohteet, jotta ne voidaan huomioida YVA-menettelyssä ja arvioida niiden vaikutusta radan suunnitteluun ja toteuttamiseen. Inventoinnissa huomioidaan sekä esihistorialliset että historialliset kohteet. Lisäksi inventoinnissa tarkastetaan linjausvaihtoehtojen alueella tai niiden välittömässä läheisyydessä sijaitsevat ennestään tunnetut arkeologiset kohteet. Raportti valmistuu talvella 2025.



20.11.2024

YVA-ohjelmassa mainittujen, ennestään hankealueelta tunnettujen kiinteiden muinaisjäännösten paikkatietoaineisto ja kuvaukset perustuvat muinaisjäännösrekisterin tietoihin. Tiedot linjausvaihtoehtojen alueilla sijaitsevista arkeologisista kohteista todennäköisesti tarkentuvat käynnissä olevan inventoinnin aikana. Inventointiraportin valmistuttua, se tulee lähettää museolle hyväksyttäväksi, jolloin museo kirjaa arkeologisista kohteista raportoidut tiedot Museoviraston ylläpitämään muinaisjäännösrekisteriin. Museo ottaa kantaa rakentamiseen liittyvien töiden vaikutuksista arkeologiseen kulttuuriperintöön, kun inventoinnin tulokset ovat käytettävissä.

Lisätiedot

Tiina Mikkanen, tutkija, puhelin: 09 310 71552
tiina.mikkanen(a)hel.fi

Kulttuuriympäristöpäällikkö

Tiedoksi

Museovirasto



Helsingin kaupunki
Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala
Kulttuuripalvelukokonaisuus
Kaupunginmuseo
Kulttuuriperintöyksikkö
Kulttuuriympäristöpäällikkö

5 (5)

20.11.2024

Sari Saresto
kulttuuriympäristöpäällikkö

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

22.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo

viite UUDELY/17031/2023

Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus painottaa vaikutusten arvioinnissa seuraavaa:

Itärata-hankkeen ratalinjaus kulkee Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen toimialueella tunnelissa Tuusulan ja Keravan alueella. Tuusulassa se kulkee Vähä-Muorin 2-luokan pohjavesialueen kautta tai aivan sen vierestä. Vähä-Muorin pohjavesialueelle ei ole määritetty varsinaista muodostumisaluetta, koska alue sijaitsee kallioperän ruhjeessa ja voi kerätä vettä laajaltakin alueelta. Itärata-hankkeen arviointiohjelmassa todetaan, että radan rakentamisesta ja käytöstä voi muodostua vaikutuksia pohjaveden laatuun, määrään sekä virtausolosuhteisiin. Pohjaveden määrään ja virtauskuvaan voi kohdistua vaikutuksia etenkin, jos radan rakentaminen vaatii maa- tai kallioleikkauksia, alikulkuja tai tunneleiden louhintaa.

Vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida radan rakentamisen vaikutukset pohjaveden pinnankorkeuteen ja laatuun. Tarvittaessa tulee tehdä tarkempia selvityksiä ja mittauksia, jos käytettävissä ei ole valmiiksi riittävän tarkkoja tietoja. Mikäli Harminsuo-Harminkallio-Matkoissuon luonnonsuojelualue on pohjavesivaikutteinen, tulee ko. luonnonsuojelualueeseen kohdistuvat vaikutukset selvittää. Pohjaveden pinnan muutoksen vaikutukset yksityisten talousvesikaivoille on myös selvitettävä.

Jaana Hietala
vs. ympäristönsuojelupäällikkö

Tekninen lautakunta

14.11.2024

Ote pöytäkirjasta: Tekninen lautakunta 14.11.2024**Kouvola kaupungin lausunto Itäradan YVA-arviointiohjelmasta****8235/11.01.00.03/2024****Tekninen lautakunta 14.11.2024 § 209**

Valmistelija: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi

Tausta

Itärata Oy pyytää Kouvola kaupungilta lausuntoa Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. YVA-arviointiohjelma on nähtävillä aikavälillä 14.10.2024-18.11.2024 lausuntojen määräajan ollessa 22.11.2024. Arviointiohjelma liitteineen on myös löydettävissä osoitteesta <https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/itarata-vantaa-tuusula-kerava-sipoo-porvoo-loviisa-myrskylä-lapinjärvi-kouvola> Hankkeen yhteysviranomaisena toimii Uudenmaan ELY-keskus, ja yhteysviranomaisen arvioinnista antama lausunto julkaistaan kuukauden kuluessa nähtävillä oloajan päättymisestä.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvola välillä.

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki–Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Itäradan YVA-menettely käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-laki). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita. YVA-menettelyn aloittamista varten on laadittu nyt lausuttavan oleva YVA-arviointiohjelma, joka on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana. Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella. Arvioinnin tulokset kootaan edelleen YVA-selostukseen.

YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja: lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Tavoitteena on, että alustava yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa 2025.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus asetetaan tavoitteellisen aikataulun mukaan nähtäville loppusyksystä 2025. YVA-menettelyn päätyttyä hankkeesta vastaava voi tehdä valinnan jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tämän jälkeen suunnittelu jatkuu ratalain mukaisen yleissuunnitelman ja myöhemmin ratasuunnitelman laatimisella. Suunnittelussa otetaan huomioon yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä YVA-arviointiohjelmasta ja sen ajantasaisuus.

Lausunto

Lausuntopyynnön liitteissä Itäradan YVA-arviointiohjelmasta on esitetty YVA-arviointiohjelma kokonaisuudessaan, arviointiohjelmaa tekevän konsultin työryhmä sekä työryhmän jäsenten pätevyudet, ratalinjausta ja sen ympäristöä koskevat kaavakartat sekä luonto- ja kulttuurikohteita ja ihmisten elinoloja koskevat kartat. Arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen vaihtoehtojen tarkastelutavat suhteessa seuraaviin tekijöihin:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset.
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat vaikutukset.
- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset.
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin kohdistuvat vaikutukset.
- Ratahankeen liikenteelliset vaikutukset (vaikkei YVA-lainsäädäntö tätä arviointia edellytä).

YVA-lain mukaisissa selvitysvaatimuksissa esitetyt vaikutusten arvioinnit toteutetaan arviointiohjelman mukaan suurelta osin asiantuntija-arvioina tai vakiintuneita tutkimusmetodeja hyödyntäen. Vaikutukset on esitetty arvioitavaksi YVA-lain mukaisesti yllä mainituista tekijöistä muodostuvista kokonaisuuksista. Kouvola kaupunki katsoo, että arviointiohjelmassa on pääosin onnistuneesti otettu huomioon YVA-menettelyn edellyttämien vaikutusten arviointi sekä esitetty perustellusti arvioinnissa käytettävät metodit sekä arvioitu myös käytettävien metodien luotettavuutta.

Ratahankkeesta välittömästi tai välillisesti luontoon ja ihmistoimintaan aiheutuvat vaikutukset ovat varsinkin paikallisesti merkittäviä. Näiden vaikutusten arviointiin tulee myös itse YVA-arviointiohjelmassa sekä hankkeen muussa suunnittelussa kiinnittää tarkoin huomiota.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Kouvola kaupungin alueelle sijoittuvat linjausvaihtoehdoista Lapinjärven pohjoinen (LP) ja eteläinen (LE) vaihtoehto. Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana. Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Linjausvaihtoehdot perustuvat lainvoimaiseen Kymenlaakson maakuntakaavaan. On hyvä, että toteutusvaihtoehdoissa arvioidaan myös tilannetta, jossa rataa ei rakenneta. Arviointiohjelmassa tulisi vielä esitettyä selkeämmin eritellä radan eri linjausvaihtoehtojen vaikutusten arviointitapoja vertailtavan analyysitiedon saamiseksi.

Radan jatkosuunnittelussa tulee pitää huolta, että maakuntakaavoitus on ajan tasalla koko ratalinjan ja vaihtoehtoisten linjausten alueilla. Radan yleissuunnitelman hyväksyminen edellyttää maakuntakaavojen ajan tasalla olemista. Tällä hetkellä Uudenmaan maakuntakaavassa radan Koskenkylästä Kouvolaan suuntautuva linjaosuuks on esitetty vain yhteystarpeena, mikä poikkeaa Kymenlaakson maakuntakaavasta. YVA-arviointiohjelmassa tulee siis korostaa Uudenmaan maakuntakaavan päivittämistä tältä osin. Lisäksi YVA-arviointiohjelmassa tulee mainita Kouvola kaupungin maankäytön rakennemallin päivitys sekä käynnistyyvä kaupungin keskeisten alueiden yleiskaava ratalinjauksia Kouvola alueella koskevissa suunnitelmissa.

YVA-arviointiohjelmassa on tärkeää huolehtia jatkuvasta vuoropuhelusta niin ratalinjausten lähialueen asukkaiden kuin muidenkin toimijoiden kesken. Esimerkiksi eri toimijoiden infrahankkeet, kuten esimerkiksi Fingridin Korian sähköasemaan liittyvät mahdolliset yhteystarpeet, tulee huomioida jo tässä vaiheessa riittävällä tarkkuudella.

Arviointiohjelman Suunnittelualueen nykytila ja kehittyminen- osiossa esitetty ennuste Kouvola väestökehityksestä vuodelle 2040 ei ole Tilastokeskuksen 2024 julkaiseman uusimman väestöennusteen mukainen, ja tulee täten korjata arviointiohjelman selostukseen. Radan

Tekninen lautakunta

14.11.2024

toteutuksen vaikutusten arviointitapoja eri asemapaikkojen taajama – ja muuhun elinvoimakehitykseen pitkällä aikavälillä tulisi myös arviointiohjelmassa tutkia esitettyä tarkemmin.

YVA-arviointiohjelmassa tulisi arvioida myös radan pitkän aikavälin potentiaalisten asemavarausten selvittämistä sekä näiden sijainteja. Asemavarauksilla on potentiaalisesti huomattava vaikutus sijaintinsa lähiympäristöön, ja nämä varaukset tulee ottaa maakunta- ja kuntatasolla huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa. Yksi mahdollinen pitkän aikavälin tutkittava asemavaraus voisi sijaita seututie 362:n (Kausalantie) ja ratalinjauksen liitoskohdassa.

Lisätietoja: johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi; kaupunginarkkitehti Anne Kangasniemi-Kuikka, puh. 020 615 9138, anne.kangasniemi-kuikka(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää antaa edellä esittelytekstissä kuvatun lausunnon Itäradan YVA-ohjelmasta.

Pöytäkirja tarkastetaan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävillä yleisessä tietoverkossa kaupungin verkkosivuilla 15.11.2024.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Kaupungininsinööri Anne Ahtiainen poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn ajaksi (Osallisuusjäävi, hallintolaki 28 §, 1 mom. kohta 1).

Tekninen lautakunta myönsi johtava yleiskaavoittaja Jani Arposelle läsnäolo- ja puheoikeuden. Hän oli asiantuntijana läsnä kokouksessa tämän asian käsittelyn aikana.

Otteen tarkastetusta pöytäkirjasta oikeaksi todistaa:

Kouvolassa 15.11.2024

pöytäkirjanpitäjä Minna Pesonen

*** Tämä päätös on allekirjoitettu sähköisesti. ***

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 209

Muutoksenhakukielto

Valmistelua ja täytäntöönpanoa koskevaan päätöksen ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §.

Pykälän nähtäville asettaminen

Pykälän on julkaistu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon 15.11.2024.

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Kouvola 18.11.2024

Viite: UDELY/17031/2023.

Asia: Lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Ohessa sähköisesti allekirjoitettu lausunto.

Lisätietoja lausunnosta antaa allekirjoittaneet.

KYMENLAAKSON LIITTO
Virasto

SÄHKÖISESTI ALLEKIRJOITETTU
18.11.2024 Räty Ville, maakuntasuunnittelija

20.11.2024 Hering Frank, suunnittelujohtaja

Kymenlaakson liitto kiittää lausuntopyynnöstä.

Itärata on osoitettu Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 ohjeellisenä päätätänä, jossa on vaihtoehtoisia linjauksia. Merkintää koskeva suunnittelumääräys: *”Kouvola-Koskenkylä yhteysvälin vaihtoehtoisen ohjeellisen linjauksen tarkka sijainti tulee määritellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.”*

Kymenlaakson liitto toteaa, että YVA-ohjelman luonnoksen tarkastelussa olevat linjausvaihtoehdot Kymenlaakson alueella ovat Kymenlaakson maakuntakaava 2040 mukaisia.

YVA -ohjelman kohdassa 1.4.2 kuvataan YVA -prosessiin liittyvät keskeiset *strategiat ja ohjelmat*. Osioista puuttuu viittaus Kaakkois-Suomen- ja Etelä-Suomen liikennestrategioihin.

YVA-ohjelman luonnoksessa ei käsitellä asemapaikkojen tai seisakkeiden tarkastelua Porvoon asemapaikkavaihtoehtojen lisäksi. Kymenlaakson liitto katsoo tärkeäksi laajentaa asemapaikkojen ja seisakkeiden tarkastelua. Mahdollisia seisakepaikkoja ovat Koskenkylän, Elimäen ja Korian seisakkeet. Seisakkeiden toteuttamismahdollisuudet sekä vaikutukset liikenteeseen, alueiden saavutettavuuteen ja aluerakenteeseen tulisi arvioida ympäristöselostuksessa vähintään yleispiirteisellä tasolla.

Ratalinjausvaihtoehtojen osalta tulisi YVA-ohjelmassa huomioida Itäradan pitkän aikavälin laajenemisen ja kehittämisen mahdollisuudet. Vaikutusten arvioinnissa tulisi arvioida mahdolliset erot linjausten välillä, joilla voisi olla vaikutuksia raideverkon laajentumiseen Itäradasta haarautuvana laajennuksena Kotkan ja Haminan suuntaan. Kymenlaakson maakuntakaavassa 2040 on osoitettu Kouvola-Koskenkylän ohjeellisen pääradan linjauksen lisäksi myös Itäisen rantaradan ohjeelliset pääratayhteydet (Kotka-Helsinki ja Hamina-Luumäki). Kaikkia maakuntakaavassa osoitettuja ohjeellisia pääradan vaihtoehtoisia linjausmerkintöjä koskee suunnittelumääräys *”Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus ratayhteyden suunnitteluun ja toteuttamiseen.”*

YVA-ohjelmassa todetaan, että Itärata-hanke mahdollistaa tavaraliikenteen kehittymisen. YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan esitetä arvioitavaksi tavaraliikenteen näkökulmia.

Kymenlaakson luonnon monimuotoisuusselvitys (Suomen ympäristökeskus 2024) tulee huomioida YVA-prosessissa ja hankkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa (<https://helda.helsinki.fi/items/bc400f04-a4ac-41b2-a572-08e528d35aa8>). Selvityksessä määritellään mm. Kymenlaaksolle vastuulajeja ja vastuuluontotyypppejä, joiden säilymisessä ja kantojen elinvoimaisuuden vahvistamisessa Kymenlaakson maakunnalla on erityisen suuri merkitys. Luontoaineistot kootaan yleispiirteistettyinä paikkatietopalveluun, joka valmistuu Kymenlaakson liiton karttapalveluun loppuvuodesta.

Rakentamisvaiheen luontovaikutukset ovat merkittäviä. Rakentamisvaiheessa on tärkeää huomioida maansiirtojen ja työkoneiden mukana kulkeutuvien vieraslajien leviämisen estäminen. Vieraslajien leviämistä ehkäiseviä toimenpiteitä tulee sisällyttää suunnitteluun jo varhaisessa vaiheessa.

Ratalinjauksen alle on Kymenlaaksossa jäämässä useampi arvokas pienvirtavesi, joiden sijainnista on tarkempaa tietoa Kymenlaakson luonnon monimuotoisuusselvityksestä. Kymenlaakson maakuntakaavassa on koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys: *”Alueiden käytön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja yhteiskunnan toimintojen sijoittelussa on erityistä huomiota kiinnitettävä vesien ekologisen tilan parantamiseen.”* Vaikutusten arviointityössä tulee tarkastella, miten pienvirtavesien tilan säilyminen mahdollisimman hyvänä voitaisiin turvata.

Rakentamisen aikaisissa ratkaisuissa tulisi suosia luonnon monimuotoisuutta lisääviä ratkaisuja. Kymenlaakson vastuuluontotyypppejä ovat mm. uuselinympäristöt, kuten teiden ja ratojen varsien paahdeympäristöt. Uusympäristöt täydentävät lajien elinympäristöverkostoja ja voivat muodostaa jopa ekologisia käytäviä. Itäradan suunnittelussa tulisi pyrkiä luomaan elinympäristöjä, jotka soveltuvat paahdeympäristöjen lajeille.

Sään ääri-ilmiöiden voimistuminen ja niiden esiintyminen yhä useammin lisää tarvetta ratarakenteiden ja laitteiden kunnossapidolle. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida rakennettavan infran ilmastokestävyys. YVA-selostuksessa tulee huomioida ilmastoskenaarioiden erilaiset vaikutukset tulevien vuosikymmenien toimintaympäristöön.

Päivämäärä
22.11.2024

Numero
D/10/12.03.03.03/2023
KyM432

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausuntopyyntö 14.10.2024, UUDELY/17031/2023

Liitteet:

- Ympäristövaikutusten arviointiohjelma liitteineen, 2.10.2024

Lausunto:

Itärata, ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Kymenlaakson museolta on pyydetty lausuntoa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta koskien Itärataa eli Lentoradan ja Kouvolan välistä, Porvoon kautta kulkevaa uutta ratayhteyttä.

YVA-menettelyssä tarkastellaan Itäradan eri linjausvaihtoehtoja, joita Kymenlaakson osalta on esitetty seuraavia: Myrskylä (M) / Lapinjärven pohjoinen (LP) ja Lapinjärven eteläinen (LE) vaihtoehto. Lisäksi vaikutustenarvioinnissa tarkastellaan vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei rakenneta.

Museo on tutustunut YVA-ohjelmaan ja toteaa lausuntonaan Kymenlaakson osalta seuraavaa.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kymenlaaksossa Itäradan hankealue sijoittuu Kouvolaan, entisen Elimäen kunnan alueelle. Elimäen asutus on alkanut 1400-luvulla ja alue on tasaisten sekä viljavien savikkoalueiden vuoksi Kymenlaakson tuottoisimpia maatalousalueita. Elimäelle syntyi vuosisatojen aikana rikas kartanokulttuuri maataloineen. Toisen maailmansodan jälkeen kunta vastaanotti noin 3000 Karjalan evakkoa, joista suuri osa perusti Elimäelle pientilan. Elimäkeläiselle kulttuuri- maisemalle tyypillisiä ovatkin laajat peltoalueet, joissa maatilat sijaitsevat omissa saarekkeissaan viljelysten keskellä.

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
22.11.2024

Numero
D/10/12.03.03.03/2023
KyM432

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



Toteutuessaan YVA-ohjelman aineistossa esitetyt ratalinjaukset M/LP ja LE voisivat johtaa mm. rakennusten purkamiseen sekä maiseman merkittävään muuttumiseen ainakin Soiniityn ja Teuroisten kylien alueilla. Soiniityn alue on vuosisatojen kuluessa ollut eri kartanoiden omistuksessa ja siellä on edelleen maataloustoimintaa. Teuroinen on entinen Peippolan kartanon takamaakylä, joka alkoi kehittyä nykyisenlaiseksi toisen maailmansodan jälkeen siirtoväen asuttamisen myötä. Ratalinjaukset sijaitsevat yleis- ja asemakaavoittamattomalla alueella, jolta ei ole olemassa ajantasaista rakennetun kulttuuriympäristön selvitystä. Museo toteaa, että on mahdollista, että hankealueella tai sen läheisyydessä sijaitsee toistaiseksi tuntemattomia arvokkaita kulttuuriympäristön tai maiseman kohteita. Arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden selvittäminen edellyttäisi Itäradan hankealuetta laaja-alaisemman kulttuuriympäristöselvityksen laatimista. Maisemaan merkittävästi vaikuttavien ja alueen maankäytön luonnetta oleellisesti muuttavien hankkeiden olisi hyvä pohjautua vähintään yleiskaavaan, jonka laatimisen yhteydessä on mahdollista kartoittaa ja tarvittaessa suojella maiseman sekä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita.

YVA-ohjelman luvussa 4.8 *Maisema ja kulttuuriympäristö, Ratalinjausten sijoittuminen maisemaan* todetaan, että ratalinjaukset voidaan luokitella maisematilaltaan erilaisiin jaksoihin, joita ovat metsäalueet, joki- ja järviympäristöt, viljelyalueet sekä rakennettu ympäristö”. YVA-ohjelman mukaan YVA-menettelyn yhteydessä toteutetaan maisemaselvitys, jonka avulla pystytään arvioimaan Itärata-hankkeen maisemavaikutuksia. Maisemaselvityksessä tullaan arvioimaan vaikutukset ”maisemakuvassa erityisesti avoimilla viljelyalueilla, joki- ja järviympäristöissä, yhtenäisillä luonto- ja virkistysalueilla sekä asutus- ja kylämiljöössä”. Lisäksi arvioidaan vaikutukset ”lähialueen asukkaiden ja loma-asukkaiden sekä virkistyskäyttäjien kokemaan maisemakuvaan”. (6.7 Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön)

Museo pitää tärkeänä, että havainnekuvia radan maisemavaikutuksista laaditaan kaikenlaisista edellä mainituista maisematilajaksoista. Alueille, joilla maisemavaikutukset voidaan arvioida merkittäviksi, havainnekuvia tulee laatia riittävästi radan aiheuttaman maisemavaiku-

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
22.11.2024

Numero
D/10/12.03.03/2023
KyM432

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



tuksen ymmärtämiseksi ja arvioinnin mahdollistamiseksi.

Luvussa 4.8.2 *Kulttuuriympäristö* todetaan, että YVA-menettelyssä ”huomioidaan ratalinjauksen kohdalle, sen välittömään läheisyyteen tai mahdolliseen näköyhteyteen sijoittuvat valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut kulttuuriympäristöt, valtakunnalliset tai maakunnalliset rakennusperintökohteet sekä kiinteät muinaisjäännökset.”

Museo pitää tärkeänä, että YVA-menettelyssä huomioidaan aina myös paikallisesti arvokkaat kohteet. Lisäksi museo huomauttaa, että taulukosta 4.4 (s. 60) puuttuu valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY) *Elimäen kartanot ja viljelymaisema*. RKY-alue tulee lisätä taulukkoon.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Kymenlaaksossa Itäradan mahdolliset ratalinjaukset kulkevat Kouvolan kunnan alueella lähellä litin kunnan rajaa. Tältä alueelta tunnetaan jonkin verran muinaismuistolain (295/1963) suojaamia kiinteitä muinaisjäännöksiä ja muita muinaisjäänösrekisterissä huomioituja kulttuuriperintökohteita. Kuitenkaan varsinaisen ratalinjauksen (vaihtoehto M/LP) ei osu kuin kaksi kiinteän muinaisjäännöstä, jotka sijaitsevat linjausten välittömässä läheisyydessä. Rajaamaton kivikautinen asuinpaikka *Mylymäki* (muinaisjäänösrekisterin tunnus 44010003) ja ajoittamaton kiviröykkiö *Enkelivuori* (1000003635).

Hankealueella on tehty useita inventointeja ja arkeologisia tarkastuksia, joista viimeisimpiä ja laaja-alaisimpia ovat Johanna Enqvistin tekemä esihistoriallisen ajan inventointi vuodelta 2008 (*Kouvola. Anjalankoski, Elimäki, Kouvola ja Kuusankoski Osa I Esihistoriallisen ajan muinaisjäänösten arkeologinen inventointi 25.8.-31.10.2008*) ja John Lagerstedtin sotahistoriaan keskittyvä inventointi vuodelta 2008 (*Pohjois-Kymenlaakso: sotahistoriallisten muinaisjäänösten inventointi 2008*). Lisäksi alueelle on tehty joitain vanhempia inventointeja ja tarkastuksia. Hankealueen inventointitietoja ei kuitenkaan voida pitää ajantasaisina, koska aiemmat inventoinnit ovat Museoviraston ohjeistaman kymmenen vuoden vanhenemisajan

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museum@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

Päivämäärä
22.11.2024

Numero
D/10/12.03.03.03/2023
KyM432

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



perusteella vanhentuneita, mistä johtuen alueelle on tehtävä uudet inventoinnit. Lisäksi Itäradan kaltaisessa suuremman mittakaavan hankkeessa museo katsoo, että on hyvä tehdä kohdennettu inventointi juuri hankealueelle, jolloin voidaan varmistaa hankkeen vaikutus arkeologiseen kulttuuriperintöön koko hankealueella tasapuolisesti. Esiselvityksen perusteella Kymenlaakson alueella ratalinjausten läheisyydessä on useita erityisesti kivi- ja pronssikauden asutukselle sekä historiallisen ajan asutukselle potentiaalisia alueita.

Itäradan hankealueelle tehdään arkeologinen inventointi, jonka raportin on arvoitu valmistuvan talven 2025 aikana. Inventoinnin esiselvitys valmistui syksyllä 2024 (Vesa Laulumaa, *Itärata - Linjausvaihtoehtojen arkeologinen esiselvitys 2024*) ja maastotyöt tehdään syksyn 2024 aikana. Museo pitää hyvänä asiana, että arkeologinen inventointi tehdään Itärata-hankkeen varhaisessa vaiheessa ja inventointi huomioi kaikki vaihtoehtoiset ratalinjaukset. Itärata-hankkeen vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön on mahdollista arvioida vasta inventointiraportin valmistumisen jälkeen.

Museolla ei ole muita huomioita ympäristövaikutustenarviointiohjelmasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman tai arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

KYMENLAAKSON MUSEO

Terhi Pietiläinen
Museotoimenjohtaja

Viivi Alajuuma
Rakennustutkija
040 643 1100

Jasmin Puska
Arkeologi
040 120 8785

Tiedoksi:
Museovirasto
Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Kymenlaakson liitto

Osoite
Merikeskus Vellamo
Tornatorintie 99 B
48100 KOTKA

etunimi.sukunimi@kotka.fi
museo@kotka.fi
www.kotka.fi/museo

This documents contains 4 pages before this page

Dokumentet inneholder 4 sider før denne siden

Tämä asiakirja sisältää 4 sivua ennen tätä sivua

Dette dokument indeholder 4 sider før denne side

Detta dokument innehåller 4 sidor före denna sida

Viivi Alajuuma - viivi.alajuuma@kotka.fi - 82.215.206.23

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

fc858389-9b76-4b2d-99a2-7bbd23b696b7 - 2024-11-22 10:49:45 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

Jasmin Puska - jasmin.puska@kotka.fi - 94.22.196.252

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

11a23664-dd79-4741-9320-dba0dcf5cc90 - 2024-11-22 11:00:17 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

Terhi Pietiläinen - terhi.pietilainen@kotka.fi - 192.58.61.11

Company - Yritys - Företag - Selskap - Virksomhed: Kymenlaakson museo

855f5f59-d72f-4098-b932-51d1cdc3e570 - 2024-11-22 15:49:55 UTC +02:00

Authority to sign - Asemavaltuutus - Ställningsfullmakt - Autoritet til å signere - Myndighed til at underskrive

authority to sign	asemavaltuutus	ställningsfullmakt	autoritet til å signere	myndighed til at underskrive
representative	nimenkirjoitusoikeus	firmateckningsrätt	representant	repræsentant
custodial	huoltaja/edunvalvoja	förvaltare	foresatte/verge	frihedsberøvende

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Olli Alho	Suomi.fi	20.11.2024 15:37:57 UTC+02:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (4 sivua)

Lahden kaupunki, Kaupunkisuunnittelu

Kaupunginjohtaja Alho Olli

20.11.2024, 78/2024

Asianumero

5082/00.05.00.00/2024

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Päätös

Päätän antaa perusteluosassa esitetyn lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Perustelut

Lahden kaupunki antaa lausunnon Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, koska hanke voi toteutuessaan vaikuttaa Lahden kaupungin oloihin ja etuihin.

Lahden kaupunki pitää tarpeellisena hankkeen ympäristövaikutusten laajaa arviointia. Uuden ratayhteyden rinnalla on esitetty YVA-menettelyn edellyttämä nykyiseen rataverkkoon perustuva o+-vaihtoehto. Tämä realistinen vertailukohta mahdollistaa hankkeen vaikutusten arvioinnin myös tilanteessa, jossa nykyisiä rataosuuksia kehitetään ilman uuden ratayhteyden rakentamista. Vaihtoehto o+ tuo arvokkaan näkökulman päätöksentekoon ja tarjoaa kustannustehokkaan vertailupohjan muiden vaihtoehtojen tarkastelulle. Vaihtoehdosta o+ tulisi kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehdoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja YVA-menettelyn edellyttämä eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista.

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu Helsinki-Riihimäki välille päätetyt parannustoimet. Lisäksi olisi syytä tunnistaa tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvitys.

Vaikutukset työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon ja aluetalouteen

Väyläviraston selvityksessä 15/2019 nostettiin esiin, että Itäradan myötä matka-ajan pidentyminen ja junatarjonnan väheneminen voivat heikentää työmarkkinoita Päijät-Hämeessä. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa. Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä. Päijät-Hämeen ja Lahden viime vuosien positiivinen kehitys huomioon ottaen on perusteltua olettaa, että Itäradan negatiiviset vaikutukset ovat nyt ja tulevaisuudessa vieläkin merkittävämmät. Lisäksi on oletettavaa, että negatiiviset vaikutukset heijastuvat Päijät-Hämeen lisäksi myös Etelä-Savoon.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiirin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole kuitenkaan erikseen arvioitu ratalinjausten vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen koko radan vaikutusalueella. Tämä puute on merkittävä, sillä vaikutukset voivat olla kauaskantoisia ja erityisen merkittäviä Päijät-Hämeen osalta. YVA-ohjelmaa tulee täydentää työmarkkinoiden, kiinteistöarvojen ja aluetalouden kattavalla arvioinnilla, jotta hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset tulisivat näkyviksi.

Vaihtoehtoiskustannusten ja hyötykustannus-suhteiden arviointi

Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset sekä eri vaihtoehtojen hyötykustannussuhteet.

Itäradan arvioidut kustannukset, 1,5–3,6 miljardia euroa, ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole kestävää sitoa näin suuria varoja hankkeeseen, joka ei tue laajasti aluetalouden ja ympäristön positiivista kehitystä. Lisäksi näillä varoilla voitaisiin mahdollisesti saavuttaa laajempia positiivisia ympäristö- ja hyvinvointivaikutuksia kehittämällä olemassa olevia rataosuuksia, parantamalla ympäristöystävällisiä kulkuyhteyksiä ja tukemalla kestävää liikennettä koko Suomessa.

Lisäksi osana YVA-ohjelmaa tulee arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saadaan vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Esimerkiksi Väyläviraston julkaisussa 15/2019 Itä-Suomeen suuntautuvista ratalinjauksista todettiin, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin YVA-menettelyssä tarkasteltavana oleva Porvoo–Kouvola-yhteys. Tämä Lahden ja Mikkelin välinen ratayhteys on perusteltu myös nykyisen geopoliittisen tilanteen näkökulmasta ja rajan Suomen ja Venäjän välillä ollessa suljettu. Lisäksi Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todettiin, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Näiden Väyläviraston selvitysten perusteella Lahden kaupungin näkemys on, ettei Itärata-hanketta tulisi toteuttaa. Molemmat selvitykset on mainittu hankkeen taustoissa, mutta YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan ole tuotu esiin näitä H/K-arvioita ja muita mainituissa selvityksissä esitettyjä hankkeiden vertailutietoja.

Lisätietojen antaja

liikenneinsinööri Jaana Martikainen p. 050 398 5430

Toimivallan peruste

Lahden kaupungin hallintosääntö 2024/05

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto

Valitusviranomainen

Ei muutoksenhakua

Julkaisupäivä

21.11.2024

Nähtävilläolopaikka

Lahden kaupungin yleinen tietoverkko www.lahti.fi

Saaja

Uudenmaan ELY-keskus, kirjaamo. Viite: UUDELY/17031/2023

Päätös on lähetetty asianosaisille 21.11.2024 sähköpostitse

Tiedoksi

-

Liitteet

-

Lahden kaupunki

MUUTOKSENHAKUKIELTO

oikaisuvaatimus/kunnallisvalitus

Koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, kuntalain 136 §:n nojalla tästä päätöksestä ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

113§ LAUSUNTO ITÄRATA OY:N ITÄRATA-HANKETTA KOSKEVASTA YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Valmistelija/lisätiedot: kunnanjohtaja Jarkko Sorvanto, 044 720 8655, etunimi.sukunimi@lapinjarvi.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena.

Hankkeen kuvaus

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE)

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle.
- Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+).
- Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen.
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen.

Porvoon itäosassa sijaitsevan **Venjärven ja Korian (Kouvola)** välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Vertailuvaihtoehto 0+: Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Osuudet ja niille sijoittuvat linjausvaihtoehdot on esitetty tarkemmin ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

YVA-menettelyn aikataulu (täydentyy menettelyn edetessä):

- YVA-ohjelma on nähtävillä 14.10.2024–18.11.2024
- Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto julkaistaan kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä

YVA-ohjelma ja sen liitteet, kuulutus ja lausuntopyyntö löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva. YVA-ohjelma on lisäksi oheismateriaalina.

EHDOTUS: Kunnanhallitus antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta seuraavan lausunnon:

Itärata-hanke on toteutuessaan vaikutuksiltaan ja kustannuksiltaan merkittävä hanke. Ratahankkeella on suuria taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia laajalla alueella. Tämän vuoksi hankkeen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa on oltava erityisen huolellisia ja vaikutusten arvioinnit on toteutettava erittäin kattavasti ja laajasti eri tahoja ja osallisia osallistaen. Lisäksi hankkeesta tiedottaminen ja vuoropuhelu hankkeen vaikutuspiirissä olevien tahojen kanssa on tärkeää.

Nyt lausunnolla oleva Itärata-hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiohjelma on pääasiassa laadittu riittävällä laajuudella. Arviointiohjelmasta puuttuvat kuitenkin vaikutusarvioinnit ko. alueen elinkeinoihin (ml. maa- ja metsätalous), vaikka nyt suunniteltava rata riippumatta linjauksesta kulkisi esimerkiksi Lapinjärvellä maaseutuvaltaisen alueen läpi. Arviointiohjelmassa ei myöskään näytetä arvioitavan hankkeen sosiaalisia vaikutuksia ja vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen.

Ratalinjavaihtoehtojen osalta on myös huolellisesti arvioitava linjausten vaikutuspiiriin kuuluvat muinais- ja luontokohteet. Linjavaihtoehtojen alueet ovat tällä hetkellä osittain kartoittamattomia ja saattavat mahdollisesti sisältää vielä tuntemattomia muinais- ja luontokohteita. Luontokohteiden osalta arviointi on tehtävä mahdollisimman laajasti ja arvioinnin olisi katettava myös luontoelämyksiä tarjoavat kohteet, kuten esimerkiksi Utlandsträdet Lindkoskella.

PÄÄTÖS: Hyväksyttiin yksimielisesti.

Otteen oikeaksi todistaa, 13.11.2024



Susanne Sjöblom, hallintojohtaja

MUUTOKSENHAKUKIELLOT

Kieltojen perusteet Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa:

Pykälät 107, 108, 109, 113, 114, 116, 119

Koska päätöksestä voidaan tehdä kuntalain 134 §:n 1 mom mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla:

Pykälät 110, 111, 112, 115, 117, 118

Hallintolainkäyttöl 5 §:n tai muun lainsäädännön mukaan seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla:

Pykälät ja valituskieltojen perusteet

Pykälä

Viranhaltija, joka on jäsenenä yhdistyksessä, joka voi panna vireille tätä päätöstä koskevan asian työtuo-
mioistuimessa, tai jäsenenä edellä mainitun yhdistyksen alayhdistyksessä, ei saa hakea tähän päätökseen
muutosta oikaisuvaatimuksella eikä valituksella, eikä saattaa asiaa hallintoriita-asiana ratkaistavaksi. So-
vellettava lainkohta: Kunnallisen viranhaltijalain 50 §:n 2 momentti.

*Järjestäytymätön viranhaltija voi edellä mainitussa asiassa hakea päätökseen muutosta kuntalain oikai-
suvaatimuksella ja edelleen kunnallisvalituksella. Myös kunnan jäsen voi hakea muutosta kuntalain mu-
kaisella oikaisuvaatimuksella.

OIKAISUVAATIMUSOHJEET

**Oikaisuvaati-
musviran-
omainen ja
-aika** Seuraaviin päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.
Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään, osoite ja postiosoite

Lapinjärven kunnanhallitus
Lapinjärventie 20 A
07800 Lapinjärvi

kunta@lapinjarvi.fi

Pykälät 110, 110, 111, 112, 115, 117, 118

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Asianosaisen katsotaan saa-
neen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.
Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on
julkaistu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa. Oikaisuvaatimuksen/valituksen toimittaminen muutoksenha-
kuviranomaiselle Oikaisuvaatimus- tai valituskirjelmä on muutoksenhakijan itsensä tai hänen valtuutta-
mansa asiamiehen toimitettava taikka postitse tai sähköpostina lähetettävä oikaisuvaatimus- tai valitusvi-
ranomaisen kirjaamoon ennen valitusajan päättymistä.

**Oikaisuvaati-
muksen sisäl-
tö** Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen ja se on tekijän allekirjoitettava.

Liitetään pöytäkirjaan

VALITUSOSOITUS

Valitusviranomainen ja valitusaika Seuraaviin päätöksiin voidaan hakea muutosta kirjallisella valituksella. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Mikäli päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksin myös asianosainen sekä kunnan jäsen.
Valitusviranomainen, osoite ja postiosoite
Helsingin hallinto-oikeus
Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Sähköposti: helsinki.hao(at)oikeus.fi

Kunnallisvalitus, pykälät

Valitusaika 30 päivää

Hallintovalitus, pykälät

Valitusaika päivää

Muu valitusviranomainen, osoite, postiosoite

Pykälät

Valitusaika päivää

Valitusaika alkaa päätöksen tiedoksisaannista. Valitusaikaa laskettaessa tiedoksisaantipäivää ei oteta lukuun. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa. Oikaisuvaatimuksen/valituksen toimittaminen muutoksenhakuviranomaiselle Oikaisuvaatimus- tai valituskirjelmä on muutoksenhakijan itsensä tai hänen valtuuttamansa asiamiehen toimitettava taikka postitse tai sähköpostina lähetettävä oikaisuvaatimus- tai valitusviranomaisen kirjaamoon ennen valitusajan päättymistä.

Valituskirjelmä Valituskirjelmässä on ilmoitettava

- Päätös, johon haetaan muutosta
- Miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- Muutosvaatimuksen perusteet

Valituskirjelmässä on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on joku muu henkilö valituskirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.
Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.
Valituskirjelmään on liitettävä päätös, josta valitetaan, alkuperäisenä tai jäljennöksenä sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta.
Valituskirjelmään on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle. Asiamiehen on liitettävä valtakirja sen mukaan kuin HLL 21 §:ssä säädetään.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) mukaan hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 270 euroa.

Valitusasiakirjojen toimitaminen Valitusasiakirjat on toimitettava valitusviranomaiselle viimeistään valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Jos valitusajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulukuun- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valitusasiakirjat toimittaa valitusviranomaiselle ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille ennen valitusajan päättymistä.

Valitusasiakirjat voi toimittaa myös: nimi, osoite ja postiosoite

Pykälät

Valitusasiakirjat on toimitettava ¹⁾: nimi, osoite ja postiosoite

Pykälät

Lisätietoja

Yksityiskohtainen oikaisuvaatimusohje/valitusosoitus liitetään pöytäkirjanotteeseen.

¹⁾ Jos toimitettava muulle kuin valitusviranomaiselle

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) on pyytänyt Loviisan kaupungilta lausuntoa (14.10.2024) Itärata Oy:n Itäratahanketta koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman vireilläolosta (laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä; YVA-laki 252/2017). Arviointiohjelma ja kuulutus ovat nähtävillä 14.10.2024-22.11.2024. Lausunto tulee toimittaa Uudenmaan ELY-keskukseen viimeistään 22.11.2024. Viitteeksi UUDELY/17031/2023.

Itäratahankkeen tavoite

Hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen: Savon ja Karjalan ratoja pitkin Kuopioon, Joensuuhun ja Kainuuseen. Lisäksi tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi.

Itäradan sijainti ja tarkoitus

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata on tarkoitus suunnitella siten, että se mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Yleissuunnitelma Itäradan ratalinjauksesta

YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Alustavassa yleissuunnitelmassa tarkennetaan pääsuuntaselvityksen ratalinjausvaihtoehtoja: lisäksi voidaan tutkia myös uusia ratalinjausvaihtoehtoja. Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana. Tavoitteena on, että alustava yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa 2025.

Radan linjausvaihtoehdot YVA-menettelyssä

Hankkeen linjausvaihtoehdot YVA-menettelyssä: YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta: Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE). Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta: Anttilan kylän vaihtoehto (AK), Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP) ja Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE). Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N). Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa: Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa

K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+). Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen. Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen. Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta: Myrskylän vaihtoehto (M), Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP) ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE). Ympäristövaikutusten arvioinnissa tarkastellaan lisäksi vertailuvaihtoehtoa O+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto O+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut. Osuudet ja niille sijoittuvat linjausvaihtoehdot on esitetty tarkemmin ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa.

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-lakiin). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on suunnitelma siitä, mitä vaikutuksia arvioidaan ja miten arviointi toteutetaan. Se on suunnitelma arvioinnin kulusta, sen menetelmistä ja vuorovaikutuksesta menettelyn aikana.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset. Työssä selvitetään hankkeen merkittävät vaikutukset: 1) väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, 2) maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen, 3) yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, 4) luonnonvarojen hyödyntämiseen, 5) sekä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin. Vaikutusten arviointia varten laaditaan luontoselvityksiä, meluselvitys, värinä- ja runko-meluselvitys sekä arkeologinen inventointi. Keskeisimmistä maisemallisista kohteista aiotaan laatia havainnekuvat.

Varsinainen vaikutusten arviointityö tehdään YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella vuoden 2025 kuluessa. Arvioinnin tulokset kootaan YVA-selostukseen. YVA-selostuksen valmistuttua yhteysviranomainen antaa arviointiselostuksesta perustellun päätelmän, jolla tarkoitetaan yhteysviranomaisen tekemää perusteltua johtopäätöstä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. YVA-menettelyn päättymisen jälkeen Itäratayhtiö tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta alkuvuodesta 2026.

LOVIISAN KAUPUNGIN LAUSUNTO ITÄRADAN ARVIOINTIOHJELMASTA

Loviisan kaupunki esittää lausuntonaan, että raideliikennettä Helsingistä itään pitäisi suunnitella siitä lähtökohdasta, että se parantaa myös Itä-Uudenmaan ja Kaakkois-Suomen liikenneyhteyksiä kokonaisuutena. Ilman mahdollisuutta nousta junaan tai junasta alueella, tämä tavoite ei toteudu.

Loviisan kaupunki esittääkin maakuntakaavaan merkittyä Itäistä Rantarataa ensisijaisena vaihtoehtona raideliikenteen kehittämiseksi Helsingistä itään. Toteutuessaan Itäinen Rantarata parantaisi Itä-Uudenmaan ja Kymenlaakson liikenneverkkoa merkittävästi.

Toissijaisena vaihtoehtona Loviisan kaupunki esittää Itä-Uudenmaan lähijunaliikenteen kehittämistä niin, että lähijuna liikennöisi Loviisan keskustaan saakka.

Mikäli Itäradan suunnittelua kuitenkin jatketaan YVA-ohjelmassa esitettyjen vaihtoehtojen mukaisesti, Loviisan kaupunki pitää linjausta LP (Lapinjärvi Pohjoinen) kaupungin alueella vähiten haittaa aiheuttavana vaihtoehtona.

Kaavoitustilanteesta ja suunnittelussa huomioitavista lähtökohdista: Itäratahankkeen suunnittelualueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa tai asemakaavaa. Koskenkylän alueella yksi linjausvaihtoehto rajautuu Koskenkylän yleiskaavaan. Loviisan kaupungin kaavoitusohjelmassa on Koskenkylän ja Liljendalin taajamien yleiskaavan päivittäminen ja laatiminen. Kaupunki on varautunut käynnistämään kaavoituksen nopealla aikataululla, mikäli ratalinjauksen tai sen lähialueen kaavoitusta on syytä tarkastella rinta rinnan Itäradan suunnittelun kanssa.

Lapinjärven (LP ja LE) ratalinjavaihtoehdot halkovat Loviisassa kolme pohjavesialuetta, joista yksi on vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue ja kaksi vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita. Näiden lisäksi Myrskylän ratalinjavaihtoehto (M) halkoo Myrskylän kunnan alueella vedenhankintaa varten tärkeän pohjavesialueen. Näiden ratalinjavaihtoehtojen tuntumassa on käytössä olevia vedenottamoita, joiden seudullinen merkitys vedenhankinnalle on erittäin suuri. YVA-ohjelman mukaan hankkeen pohjavesivaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Yhdyskunnan vedenhankintaa varten tärkeillä pohjavesialueilla, joissa linjaus sijaitsee lähellä vedenottamoita, on kuitenkin harkittava vaikutusten arviointia mallinnuksen avulla.

Esitetyistä linjausvaihtoehtoista: Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on esitetty useita vaihtoehtoisia ratalinjauksia ja niiden alavaihtoehtoja. Loviisan kaupungin alueelle on rataosuudelle Venjärvi–Koria merkitty kaksi päävaihtoehtoa. Päävaihtoehtoista itäisempi eli Lapinjärvi eteläinen ja -pohjoinen sijoittuvat Koskenkylän taajaman pohjoispuolelle ja Liljendalin kirkonkylän itä- ja länsipuolelle. Läntinen linjaus eli Myrskylän vaihtoehto sivuaa lyhyellä matkalla Loviisan länsiosan maaseutualuetta. Myrskylän linjausvaihtoehto sijoittuu suurelta osin metsäiseen ympäristöön, mutta Lapinjärven vaihtoehdot sen sijaan pääosin asutulle maaseudulle sivuten myös kahta Loviisan taajamaa.

Arvioitavana on kaksi selkeästi toisistaan poikkeavaa vaihtoehtoista linjausta.

Linjausvaihtoehtoissa voidaan todeta olevan kolme selkeää puutetta:

- 1) Itäradan lisäksi mahdollinen Itäisen Rantaradan toteutuminen tulevaisuudessa tulee ottaa huomioon. Uudenmaan maakuntakaavassa olevan Rantaradan ohjeellinen merkintä on syytä tavalla tai toisella huomioida Itäradan ratalinjausta suunniteltaessa.
- 2) Lähiliikennejunayhteyden mahdollistaminen tulee suunnitella vähintään siten, että liikennöinti olisi mahdollista ulottaa Loviisaan saakka.
- 3) Porvoon lähiliikenneaseman sijoitteluun liittyvissä vaihtoehtoissa tulisi huomioida Itä-Uuttamaata palveleva liityntäpysäköintimahdollisuus, pysäköinnin ja aseman saavutettavuus päätieverkolta sekä lähijunaliikenteen jatkamismahdollisuus Porvoosta itään päin.

Ratahankkeen vaikutuksista: Riippumatta siitä linjataanko lopulta rata Myrskylän vai Lapinjärven kautta, on radalla ja sen liikennöinnin aloittamisella suurella todennäköisyydellä merkittäviä vaikutuksia Loviisan kaupungille ja kaupunkilaisten elämään. Tästä syystä mahdollisuudet syöttöliikenteeseen ja vaikutukset seutuliikenteeseen olisi tutkittava tarkkaan.

Itäradasta aiheutuvat muut kuin konkreettisesti rataympäristössä näkyvät vaikutukset näkyisivät pitkänmatkan bussiliikenteen toimintaedellytysten heikkenemisenä valtateillä 6 ja 7.

Itäratahankkeessa ja sen YVA-ohjelmaraportissa ja sen taustalla olevissa suunnitelmissa ja selvityksissä on keskitytty lähinnä Porvoon paikallisjunayhteyden sekä asemajärjestelyiden tekniseen suunnitteluun unohtaen tyystin hankkeen vaikutukset Itä-Uudenmaan julkiselle bussiliikenteelle ja koko alueen liikennejärjestelmälle.

Ratahanketta ja suunniteltua paikallisjunaliikennettä tulisi arvioida laajempaan kuin yhtä kaupunkia koskevana teknisenä kysymyksenä. Oletettavaa on, että paikallisjunan myötä merkittävä osa julkisen bussiliikenteen käyttäjistä Porvoossa valitsisi jatkossa kulkuvälineekseen Helsingin suunnalla bussin sijasta junan, jolloin bussiliikenteen piiristä poistuisi iso osa maksavista asiakkaita.

Muutoksella olisi oletettavasti selkeä negatiivinen vaikutus Itä-Uudenmaan ja Helsingin seudun väliseen markkinaehtoiseen bussiliikenteeseen.

Porvoon seudun asiakasmäärien vähenemisen vaikutukset näkyisivät suurella todennäköisyydellä bussiliikenteen vuorojen harvenemisena valtateillä 7 ja 6 sekä samanaikaisesti lippujen hintojen kallistumisena.

Paikallisjunayhteyden suunnittelua Porvoon ja Keravan välille ei voida tehdä irrallaan muista liikennemuodoista ja alueen liikennejärjestelmästä.

Itäratahankkeen selvitysten, suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin kohteeksi tulee ottaa paikallisjunahankkeen vaikutusalueen liikennejärjestelmä eli paikallisjuna, bussi- ja henkilöautoliikenne sekä niiden kytkeytyminen toisiinsa.

Asia kytkeytyy vahvasti linjausvaihtoehtojen yhteydessä esitettäviin ja selvitettäviin Porvoon aseman sijaintivaihtoehtoihin, aseman liityntäpysäköintimahdollisuuksiin ja aseman saavutettavuuteen sekä siihen, että Porvoon asema tulisi suunnitella niin, että paikallisjunaliikennettä on mahdollista tarvittaessa jatkaa luontevasti Porvoosta itään aina Loviisaan saakka. Tällä hetkellä selvityksiä ei ole juurikaan tehty tai asia on kuitattu hyvin kevyesti.

Jo Koskenkylän saavutettavuusalueella (30 min automatkan päässä pääosin idän suuntaan) asuu 19 920 henkilöä (Cursor, 2024).

Edelleen Loviisan kaupunki lausuu, että niin kaupungin maankäytön suunnittelun, kuin yksittäisten maanomistajien näkökulmasta olisi lisäksi tärkeä päättää Itäradan linjausvaihtoehdosta mahdollisimman pian, jotta radan aluevaraukset voitaisiin huomioida aluekehityksessä. Linjauksesta päätettäessä olisi kuitenkin otettava huomioon yllä kirjatut huomiot seudulliseen liikenteeseen.

Loviisan kaupungin kaupunginjohtaja Tomas Björkroth

Loviisan kaupunginhallituksen puheenjohtaja Satu Hämäläinen

Loviisan kaupunginhallituksen I varapuheenjohtaja Lotte-Marie Stenman

Loviisan kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Mia Heijnsbroek-Wirén

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen) har (14.10.2024) begärt av Lovisa stad ett utlåtande om Östbanan Ab:s Östbananprojekt (lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 252/2017). Bedömningsprogrammet och kungörelsen är framlagda 14.10.2024–22.11.2024, under vilken tid man kan lämna in anmärkningar och utlåtanden skriftligt om den genom att skicka dem till Nylands NTM-central senast 22.11.2024. Som referens UUDELY/17031/2023.

Mål för Östbananprojektet

Projektet har som centralt mål att möjliggöra fjärrtågtrafik som är snabbare än för tillfället till östra Finland: Via banorna i Savolax och Karelen till Kuopio, Joensuu och Kajanaland. Dessutom är målet att sammankoppla Borgå stad till att omfattas av snabb rälstrafik och lokaltågtrafik. Projektet främjar hållbar trafik österut från huvudstadsregionen och vice versa samt säkerställer för sin del försörjningsberedskapen i östra Finland. När den färdigställs skapar Östbanan en snabbare och smidigare förbindelse från östra Finland till Helsingfors-Vanda flygfält, varmed den i betydande grad förbättrar östra Finlands nationella och internationella åtkomst.

Östbanans läge och syfte

Den totala längden av Östbanan är cirka 110–114 kilometer beroende på alternativet. Banan planeras till nio kommuner, vilka är Vanda, Tusby, Kervo, Sibbo, Borgå, Lovisa, Lappträsk, Mörskom och Kouvola. Östbanan är en snabbtrafiksbana med två rälsar som planeras gå från Kervo via Borgå till Kouvola. Östbanan skiljer sig i västra ändan i en tunnel från Flygbanan som planerats mellan Böle och Kervo och i östra delen ansluter den sig till nuvarande Lahtis–Kouvola-bana. Utöver fjärrtrafik är syftet att planera banan så att den möjliggör inledandet av närtrafik mellan Helsingfors och Borgå. Möjligheten till godstågstrafik mellan Kervo och Kouvola undersöks.

Allmän plan om bansträckningen för Östbanan

Under förfarandet för miljökonsekvensbedömning utarbetas för Östbanan en preliminär allmän plan. Utgångsläget för planeringen är Östbanans huvudriktningsutredning som färdigställdes i januari 2024. I den preliminära allmänna planen preciseras bansträckningsalternativen i huvudriktningsutredningen: dessutom kan man undersöka också nya bansträckningsalternativ. Lägena för bansträckningen, tunnlar, och deras mynningar samt broar granskas under banans preliminära allmänna planering under hösten 2024. Målet är att den preliminära allmänna planen färdigställs i februari 2025.

Banans bansträckningsalternativ i förfarande för miljökonsekvensbedömning

Projektets alternativ för bansträckning under förfarandet för miljökonsekvensbedömning: bansträckningsalternativen som bedöms i förfarandet för miljökonsekvensbedömning har bildats så att de olika banavsnitten har olika antal bansträckningsalternativ som ska bedömas. Mellan Flygbanan och Paipisvägen undersöks två alternativa bansträckningar: Kervo norra alternativet (KP) och Kervo södra alternativet (KE). Mellan Paipisvägen och Backas undersöks tre alternativa bansträckningar: Andersböle alternativet (AK), Kraftcentralens norra alternativ (SP) och Kraftcentralens södra alternativ (SE). Dessutom undersöks mellan Flygbanan och Backas bansträckningsalternativet som går genom Nickby (N). Öster om Backas i Borgå undersöks tre alternativa bansträckningar samt ett underalternativ: Kungsportens bansträckningsalternativ K

som möjliggör en ovanjordisk station (stationsalternativ A) i Kungsporten. Dessutom undersöks underalternativet K+ där en närtrafikstation (stationsalternativ A+) genomförs i samband med Borgå gamla tågstation. Parkgatans bansträckningsalternativ P som möjliggör genomförandet av en tunnelstation (stationsalternativ B) i samband med Västra Mannerheimleden och Hornhattulavägen. Bansträckningsalternativet VP för Gamla Borgå, möjliggör genomförandet av en tunnelstation (stationsalternativ C) i Borgå centrum i närheten av Gamla Borgå. På avsnittet mellan sjön Venjärvi i östra delen av Borgå och Koria (Kouvola) granskas tre alternativa bansträckningar: Mörskomalternativet (M), Lappträsk norra alternativ (LP) och Lappträsk södra alternativ (LE). I bedömningen av miljökonsekvenser granskas dessutom jämförelsealternativet O+, i vilken Östbanan inte genomförs. Jämförelsealternativ O+ innehåller de godkända förbättringsprojekten av nuvarande bannät. Antagandet är att Flygbanan är byggd och digibanan (förnyelsen av digitalt passerkontroll av tåg) är genomförd. Avsnitten och bansträckningsalternativen som placeras vid dem är mer detaljerat presenterade i programmet för bedömning av miljökonsekvenser.

Förfarande om bedömning av miljökonsekvenser

Bedömningen av miljökonsekvenser baserar sig på lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I förfarandet jämförs projektets alternativ och information produceras till stöd för beslutsfattandet. Syftet med projektet är att finna utifrån bedömningsförfarandet en genomförbar lösning för Östbanan, en lösning i vilken olika behov sammanpassats.

Programmet för bedömning av miljökonsekvenser är en plan om vilka konsekvenser man bedömer och hur man genomför bedömningen. Det är en plan om bedömningens förlopp, metoder och växelverkan under förfarandets lopp.

Östbanans bansträckningsalternativ har bildats så att de olika banavsnitten har ett varierande antal bansträckningsalternativ. Det centrala målet för bedömningen av alternativens konsekvenser är att identifiera de sannolikt betydande miljökonsekvenserna för projektets alternativ. I arbetet reder man ut projektets betydande konsekvenser: 1) på befolkningen och på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel, 2) på marken, jordmånen, vattendrag, luften, klimatet, växtligheten samt organismer och naturens mångfald, 3) på samhällsstrukturen, materiell egendom, landskap, stadsbild och kulturarvet, 4) på utnyttjandet av naturtillgångar, 5) samt på ömsesidiga förhållanden av växelverkan mellan nämnda faktorer. För bedömningen av konsekvenser uppgörs naturutredningar, en bullerutredning, en utredning av darrning och vibration som ger upphov till buller samt en arkeologisk inventering. Syftet är att utarbeta illustrationer över de mest centrala landskapsmässiga objekten.

Det egentliga arbetet med att bedöma konsekvenserna görs utifrån programmet för bedömningen av miljökonsekvenser och utlåtandet som kontaktmyndigheten gett om programmet under loppet av 2025. Resultaten för bedömningen sammanställs i beskrivningen av bedömningen av miljökonsekvenser. När beskrivningen av bedömningen av miljökonsekvenser färdigställts ger kontaktmyndigheten en motiverad slutsats av beskrivningen, med vilken avses en motiverad slutledning över projektets betydande miljökonsekvenser. Efter att förfarandet som gäller miljökonsekvensbedömningen slutat fattar bolaget Östbanan i början av 2026 ett beslut om alternativet som väljs för den fortsatta planeringen.

LOVISA STADS UTLÅTANDE OM ÖSTBANANS PROGRAM FÖR BEDÖMNING

Lovisa stad framför som sitt utlåtande att rälstrafiken österut från Helsingfors bör planeras ur den premissen att den förbättrar också trafikförbindelserna för Östra Nyland och Sydöstra Finland som en helhet. Utan möjligheten att stiga på eller av tåg inom området utfaller inte detta mål.

Lovisa stad föreslår därför Östra Strandbanan som markerats ut i landskapsplanen som det primära alternativet för utvecklingen av rälstrafik österut från Helsingfors. Om den förverkligas skulle Östra Strandbanan betydligt förbättra trafiknätet i Östra Nyland och Kymmenedalen.

Som andra alternativ föreslår Lovisa stad att lokaltågstrafiken i Östra Nyland utvecklas så att lokaltåget skulle trafikera ända till Lovisa centrum.

Om planeringen av Östbanan ändå fortsätts i enlighet med alternativen som framförts i programmet för bedömning av miljökonsekvenser anser Lovisa stad bansträckningen LP (Lapträsk norra) vara det alternativ som förorsakar minst olägenhet inom stadens område.

Om planläggningsläget och de premisser som beaktas i planeringen: För området där projektet Östbanan planeras finns ingen gällande generalplan eller detaljplan med rättsverkningar. I området för Forsby gränsar ett bansträckningsalternativ till generalplanen för Forsby. Lovisa stads planläggningsöversikt innefattar uppdatering och upprättande av generalplanerna för tätorterna Forsby och Liljendal. Staden är beredd att inleda planläggningen med snabb tidtabell om det finns skäl att granska planläggningen för bansträckningen eller dess närområde sida vid sida med planeringen av Östbanan.

Bansträckningsalternativen för Lapträsk (LP och LE) korsar tre grundvattenområden i Lovisa. Ett av dem är ett grundvattenområde som är viktigt vad gäller vattenanskaffningen och två är grundvattenområden som lämpar sig för vattenanskaffning. Utöver dessa korsar bansträckningsalternativet (M) i Mörskom inom Mörskom kommun ett grundvattenområde som är viktigt vad gäller vattenanskaffning. I närheten av dessa bansträckningsalternativ finns vattentäkter som är i användning och vattentäkternas regionala betydelse för vattenanskaffningen är väldigt stor. Enligt programmet för bedömning av miljökonsekvenser bedöms projektets grundvattenkonsekvenser som en sakkunnigbedömning. I grundvattenområden som är viktiga för samhällets vattenanskaffning, där bansträckningen befinner sig nära vattentäkter, ska man dock överväga bedömning av konsekvenser med hjälp av modellering.

Om de föreslagna bansträckningsalternativen: I programmet om bedömning av miljökonsekvenser har det presenterats ett flertal alternativa bansträckningar och deras underalternativ. Inom Lovisa stads område har två huvudalternativ märkts ut på banavsnittet Venjärvi–Koria. Den östligare av huvudalternativen, det vill säga Lapträsk södra och norra placerar sig norr om Forsby tätort och på östra och västra sidan om Liljendal kyrkby. Den västra bansträckningen, det vill säga Mörskom alternativet, tangerar över en kort sträcka landsbygdsområdet i västra delen av Lovisa. Mörskom bansträckningsalternativ placerar sig till stor del i en skogbevuxen miljö, medan Lapträskalternativen i sin tur i huvudsak placerar sig inom bebyggd landsbygd, tangerande även två tätorter i Lovisa.

Det som bedöms är två alternativa sträckningar som klart avviker från varandra. Det kan konstateras att det i bansträckningsalternativen finns tre klara brister:

- 1) Utöver Östbanan ska genomförandet av den eventuella framtida Östra Strandbanan beaktas. Det finns allt skäl att den riktgivande utmärkningen av den så kallade Strandbanan i landskapsplanen för Nyland på ett eller annat sätt beaktas i planeringen av bansträckningen för Östbanan.
- 2) Möjliggörandet av lokaltågskontakten bör planeras minst så att trafikeringen skulle vara möjlig att sträcka ut ända till Lovisa.
- 3) I alternativen som relaterar till utplaceringen av Borgå närtrafikstation bör man beakta möjligheten till anslutningsparkering som betjänar Östra Nyland, åtkomsten till parkeringen och stationen från huvudvägnätet och möjligheten att fortsätta lokaltågtrafiken österut från Borgå.

Om banprojektets konsekvenser: Oberoende om bansträckningen genomförs via Mörskom eller Lapträsk har banan och inledandet av trafikeringen på den med stor sannolikhet betydande konsekvenser för Lovisa stad och stadsbornas liv. Av denna orsak bör möjligheterna till matartrafik och konsekvenserna till regiontrafiken undersökas noggrant.

Övriga konsekvenser som uppstår av Östbanan, än dem som ses konkret i banmiljön, skulle avspeglas i försvagade verksamhetsförutsättningar för långdistansbusstrafik på landsvägarna 6 och 7.

I projektet Östbanan och dess rapport över programmet för bedömning av miljökonsekvenser och i planerna och utredningarna som ligger i dess bakgrund har man närmast fokuserat på den tekniska planeringen av Borgå lokaltågförbindelse och stationsarrangemang, samtidigt som projektets konsekvenser för den offentliga busstrafiken i Östra Nyland och för trafiksystemet i hela området helt glömts bort.

Banprojektet och den planerade lokaltågtrafiken bör bedömas som mer omfattande helhet än som en teknisk fråga som endast gäller en stad. Det kan förmodas att en betydande del av användarna av offentlig busstrafik i Borgå i och med lokaltåget skulle välja till sitt fortskaffningsmedel i Helsingforsriktningen tåget i stället för bussen, då en stor del av betalande kunder skulle försvinna från busstrafiken.

Ändringen skulle förmodligen ha en klar negativ inverkan på den marknadsvillkorliga busstrafiken mellan Östra Nyland och Helsingfors.

Konsekvenserna av minskandet av kundvolymen i Borgånejden skulle med stor sannolikhet avspegla sig som en minskning i busstrafikturer på landsvägarna 7 och 6 samtidigt som det skulle ske en prishöjning i biljetterna.

Planeringen av en lokaltågförbindelse mellan Borgå och Kervo kan inte göras separat från de övriga trafikformerna och trafiksystemet i området.

Till objekt för projektet Österbanans utredningar, planering och konsekvensbedömning bör tas trafiksystemet för lokaltågtrafikens trafiksystem, det vill säga lokaltåg, buss- och personbilstrafik och hur de kopplar samman med varandra.

Frågan sammankopplar starkt med lägesalternativen för Borgå station vilka framförs och utreds i samband med bansträckningsalternativen, möjligheterna för stationens anslutningsparkering och åtkomsten av stationen samt på det om Borgå station bör planeras så att lokaltågstrafiken är vid behov möjlig att på ett naturligt sätt fortsätta österut från Borgå ända till Lovisa. Till dags dato har utredningar knappt gjorts eller så har frågan mycket lätt kvitterats.

Inom åtkomstområdet för Forsby station (30 minuters bilfärd i huvudsak österut) bor 19 920 personer (Cursor, 2024).

Vidare uttalar Lovisa stad att vad gäller såväl planeringen av Lovisa stads markanvändning som synvinkeln av enskilda markägare skulle det dessutom vara viktigt att besluta om Östbanans bansträckning så fort som möjligt, så att banans områdesreserveringar kan beaktas i områdesutvecklingen. När man beslutar om bansträckningen bör man dock beakta ovan tecknade observationer gällande den regionala trafiken.

Lovisa stads stadsdirektör Tomas Björkroth

Ordförande för stadsstyrelsen i Lovisa stad Satu Hämäläinen

I vice ordförande för stadsstyrelsen i Lovisa stad Lotte-Marie Stenman

II vice ordförande för stadsstyrelsen i Lovisa stad Mia Heijnsbroek-Wirén

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Asia: Itärata-hankkeen YVA-ohjelma, lausunto

Loviisanseudun Vesi Oy (myöhemmin LSV Oy) on kolmen Itä-Uudenmaan kunnan omistama tukkuvesiyhtiö. Omistajakunnat ovat Loviisa, Lapinjärvi ja Myrskylä. Yhtiö toimittaa talousvettä tälle alueelle. Myrskylän talousvesi tulee kokonaan LSV Oy:ltä, Lapinjärvellä ja Loviisalla on käytössä myös omia vedenottoja. Omistajakunnista Loviisalla on suurin osuus yhtiöstä. Loviisan Vesiliikelaitos ostaa suurimman osan talousvedestään LSV Oy:ltä. Loviisan Vesiliikelaitoksen ostama vesimäärä on kasvanut viime vuosina ja luultavasti kasvaa edelleen, koska LSV Oy:n toimittaman talousveden laatu on parempi. Tukkuvesiyhtiön toimittamalla vedellä on siten suuri merkitys alueella.

LSV Oy:n vedenottamot sijaitsevat Myrskylän kunnan alueella Orrmosmalmen 1, Uusisilta 1, Supinmäki 1 ja Viiskivenharju 1 pohjavesialueilla. Itäradan linjauksista VeLP kulkee Orrmosmalmenin pohjavesialueen halki ja vaihtoehto VeM Uusisillan pohjavesialueen halki. VeLP kulkee Koskenkylän pohjavesialueen halki, jolla sijaitsee Loviisan Vesiliikelaitoksen Koskenkylän vedenotto. LSV Oy:n Rauhalan vedenottamolta otetaan vettä n. 565 m³/d, Orrmosmalmenin ottamolta 835 m³/d, Uusisillan vedenottamolta noin 1075 m³/d ja Pauninmäen ottamolta noin 341 m³/d. Koskenkylän pohjavesialueella sijaitsevalta Vesiliikelaitoksen Koskenkylän vedenottamolta otetaan vettä noin 192 m³/a. Rauhalan vedenottolupa on 1000 m³/d, Orrmosmalmenin 1200 m³/d, Uusisillan 2400 m³/d ja Pauninmäen 600 m³/d. Koskenkylän vedenottamolta saadaan ottaa vettä 500 m³/d. Arvioitaessa hankkeen ympäristövaikutuksia tulee huomioida näiden pohjavesialueiden merkitys alueen vedenhankinnalle.

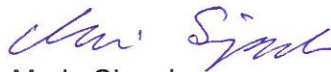
LSV Oy:n sekä Loviisan Vesiliikelaitoksen näkemyksen mukaan ympäristövaikutuksia arvioitaessa tulee mallintamalla tai muulla luotettavalla tavalla selvittää Itäradan vaikutus Myrskylän alueella sijaitseville pohjavesialueille sekä Koskenkylän pohjavesialueelle. Pelkästään asiantuntija-arvioon perustuvaa arviota ei voida pitää riittävänä arvioitaessa pohjavesivaikutuksia. Myrskylän alueella on useita pohjavesialueita pohjois-eteläsuuntaisessa harjumuodostumassa. Mallintamalla tulee selvittää, miten esimerkiksi Uusisillan sijoittuva rakentaminen vaikuttaa muihin harjun pohjavesialueisiin.

Myös Orimattilan Vesi on esittänyt kiinnostusta Myrskylässä sijaitsevien pohjavesivarojen hyödyntämiseen, joten pohjavesialueilla on myös ylimatekunnallista merkitystä.

Loviisassa, 5.11.2024



Anders Hurmerinta
LSV Oy:n hallituksen puheenjohtaja



Maria Sippala
Loviisan Vesiliikelaitoksen johtaja

30.10.2024

3694/00 04 05/2024

Asia: Lausuntopyyntö Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (UUDELY/17031/2023)

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausunto

Luonnonvarakeskuksella ei ole lausuttavaa asiasta.

Sirpa Thessler

Johtaja, Luonnonvarat

Hyväksytty Luken prosessinhallintajärjestelmässä 30.10.2024 klo 08:46:29.

Lausunnon valmistelija(t):
Otso Huitu

Tiedoksi:

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Nordström Karl Mikael Hansson	Telia Tunnistus	19.11.2024 08:42:22 UTC+02:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (2 sivua)

Uudenmaan ELY-keskus

PL 36

00521 Helsinki

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Viite: UUDELY/17031/2023

Metsähallituksen lausunto koskien Itärata-hankkeen YVA-ohjelmaa

Uudenmaan ELY-keskus pyytää lausuntoa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA-ohjelma). YVA-menettely koskee Porvoon kautta kulkevaa ratayhteyttä, joka kulkee suunnitellun Lentoradan ja Kouvolan välillä. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen. Lisäksi hanke yhdistää Porvoon kaupungin nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. YVA-menettelyn aikana Itäradasta laaditaan alustava yleissuunnitelma. Hankkeesta vastaava on Itärata Oy.

YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdot erkanevat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa. Radan kokonaispituus on eri vaihtoehdoissa 110–114 km.

Metsähallitus lausuu hankkeesta valtion maa- ja vesiomaisuuden haltijana sekä valtion luonnonsuojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelusta vastaavan viranomaisen roolissa.

Metsähallitus on tutustunut YVA-ohjelmaan ja toteaa siitä seuraavaa:

Ratalinjausten suunnittelualueelle ei sijoitu valtion luonnonsuojelualueita eikä valtion luonnonsuojeluun varattuja alueita. YVA-ohjelmassa (kpl 6.3.2) todetaan, että alle 1000 metrin päähän ratalinjauksen suunnittelualueesta sijoittuvien Natura-alueiden osalta laaditaan Natura-tarveharkinta. Arvioitavat Natura-alueet ovat Sipoonjoen (FI0100086, SAC), Porvoonjoen suiston–Stensbölen (FI0100074, SAC/SPA) sekä Kaalijoen, Pyydysmäen, Kontojan ja Saviojan taponlehtilehtojen (FI0404002, SAC)

Natura-alueet. Metsähallitus lausuu Natura-tarveharkinnoista hallinnoimiensa alueiden osalta YVA-selostuksen yhteydessä.

YVA-menettelyssä arvioidaan YVA-ohjelman (kpl 6.3.4) mukaan ratalinjausvaihtoehtojen aiheuttama estevaikutus sekä vaikutukset yhtenäisiin metsäalueisiin, maakuntakaavojen viher- ja muihin tunnistettuihin yhteystarpeisiin sekä luonnonympäristöjen yhtenäisyyteen ja kytkeytyneisyyteen. Metsähallitus katsoo, että ekologisten yhteyksien huomioimisen tärkeys korostuu erityisesti ratalinjauksen länsiosassa, jossa ratavaihtoehdot sijoittuvat Sipoonkorven kansallispuiston ja Pohjois-Paippisten luonnonsuojelualueiden (mm. Rörstrandin vanha metsä, Kummelbergen) väliin. Sipoonkorven kansallispuiston ympäristöön kohdistuu ratahankkeen lisäksi myös muita maankäytön kehityspaineita mm. kuntakaavoituksen sekä sähköverkon parannuksen kautta. Ekologiseen verkostoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös muut ratalinjauksen ympäristöön sijoittuvat maankäyttöhankkeet.

Kokonaisuudessaan Metsähallitus katsoo, että YVA-ohjelma on toteutettu asiantuntevasti ja siinä esitellään laajasti sekä arvioitava hanke, eri hankevaihtoehdot sekä arvioitavat vaikutukset. Metsähallitus katsoo, että YVA-ohjelma täyttää edellä mainitut tarkennukset huomioiden YVA-lain sisältövaatimukset ja se muodostaa hyvän pohjan YVA-selostuksen laatimiselle.

Lausunnon valmistelusta on vastannut maankäytön erityisasiantuntija Asko Ijäs Metsähallituksen luontopalveluista.

Turussa 19.11.2024

Mikael Nordström

Asiointijohtaja

Metsähallitus, luontopalvelut

Tiedoksi Metsähallitus

§ 130 Lausuntopyyntö Itäradan YVA-ohjelmasta

Julkinen

Valmistelu ja lisätiedot

hallintojohtaja Matti Latva-Pirilä, puh 040 746 0626, etunimi.sukunimi@myrskylä.fi

Selostus

Uudenmaan ELY-keskus pyytää lausuntoja ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, joka koskee Itärata Oy:n Itärata-hanketta.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110-114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Hankkeen vaihtoehdot

YVA-menettelyssä arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE)

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa

D/195/11.03.05.00/2024

linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle. Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+).
- Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen.
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskustaan, Vanhan Porvoon läheisyyteen.

Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

YVA-menettelyn aikataulu (täydentyy menettelyn edetessä):

- YVA-ohjelma on nähtävillä 14.10.2024-18.11.2024
- Yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto julkaistaan kuukauden kuluessa nähtävilläolon päättymisestä

Digitaalinen aineisto löytyy osoitteesta: www.ymparisto.fi/itarata-yva

Kunnanjohtajan ehdotus

Kunnanhallitus antaa liitteenä olevan lausunnon.

Päätös Hyväksyttiin yksimielisesti sillä lisäyksellä, että lausunnossa pyydetään kiinnittämään huomiota riittävään määrään ali- ja ylikulkuja ratalinjausten vaikutusalueella, jotta liikkuminen alueella on sujuvaa.

Täytäntöönpano

ote ja liite kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Liitteet Itärata YVA-lausunto

Tiedoksianto asianosaisille

Tiedoksianto sähköisesti

Päivämäärä: 11.11.2024

Vastaanottajat: Uudenmaan ELY-keskus

Pöytäkirja yleisesti nähtävillä

Myrskylän kunnan kotisivuilla 11.11.2024

Muutoksenhaku**MUUTOKSENHAKUKIELTO VALMISTELUA TAI TÄYTÄNTÖÖNPANOA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ**

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska asia koskee vain valmistelua.

Sovellettavat lainkohdat: Kuntalaki (410/2015) 136 §



Myrskylän kunnan lausunto Itärata Oy:n YVA-ohjelmasta (UU-DELY/17031/2023)

Huomiot arviointiselostuksesta ja sen liitteistä

Arviointiselostus liitteineen on kattava ja johdonmukainen. Hankekokonaisuudesta ja ympäristövaikutusten arvioinnista saa hyvän kokonaiskuvan.

Vaikutusten arvioinnin keskeisenä tavoitteena on tunnistaa hankkeen vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävät ympäristövaikutukset ja merkittävät vaikutukset:

- Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maahan, maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen sekä eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- Yhdyskuntarakenteeseen, aineelliseen omaisuuteen, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen

Myrskylän kuntaa koskettavat eniten Venjärven ja Korian välisen osuuden vaihtoehtolinjaukset Myrskylä (M) ja Lapinjärvi pohjoinen (LP).

Huomiot linjauksesta Myrskylä (M)

- Radan ja koko radan vaikutusalueen pitkäjänteisen kehittämisen kannalta linjaus poissulkee Koskenkylän asemavaihtoehdon. Mikäli tulevaisuudessa radalle kehitettäisiin myös lähijunaliikennettä koko uuden rataosuuden pituudelta, olisi Koskenkylä luonnollinen kokoajapiste usemmalle alueen kunnalle (Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä) ja tällöin linjaus Lapinjärvi eteläinen (LE) olisi koko ratalinjauksen hyödyntämisen kannalta optimaalisin vaihtoehto. Esitettävällä ratalinjauksella ei ole Porvoon jälkeen luonnollista paikkaa enää järkevälle asemavaihtoehdolle, joka hyvin pitkälläkään tähtäimellä keräisi riittävää asukaspohjaa ympärille.

- Ratalinjaus halkaisee Hyövinkylä-Uusisilta alueen kylämaisen asutuksen ja aiheuttaa merkittävää haittaa väestön elinoloihin ja yhdyskuntarakenteeseen. Linjauksen tulisi kiertää merkittävät asutukset. Mahdollinen pitkä välivaihe suunnitteluvaiheen päättymisen ja rakentamisvaiheen alkamisen välillä aiheuttaa merkittävää haittaa alueen maanomistajille.
- Ratalinjaus halkaisee maakunnallisesti arvokkaan Hyövinkylän, Jaakkolan ja Hallilan kylien tiemaiseman alueella sekä sivuaa tai kulkee luonnonsuojelualueen ylitse.
- Ratalinjaus halkaisee Uusisillan pohjavesialueen ja varsinaisen muodostusmisalueen. Alueelle sijoittuva Uusisillan vedenottamo sijaitsee myös ratalinjauksen välittömässä läheisyydessä.
- Ratalinjauksen vaikutusalueella on kiinnitettävä huomiota riittävään määrään ali- ja ylikulkuja, jotta liikkuminen alueella on sujuvaa.

Huomiot linjauksesta Lapinjärvi pohjoinen (LP)

- Ratalinjaus halkaisee Kreivilän kylämaisen asutuksen ja aiheuttaa merkittävää haittaa väestön elinoloihin ja yhdyskuntarakenteeseen. Linjauksen tulisi kiertää merkittävät asutukset. Mahdollinen pitkä välivaihe suunnitteluvaiheen päättymisen ja rakentamisvaiheen alkamisen välillä aiheuttaa merkittävää haittaa alueen maanomistajille.
- Ratalinjaus halkaisee valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen (Pernajanlahden ja Koskenkylänjoen kulttuurimaisemat)
- Radan ja koko radan vaikutusalueen pitkäjänteisen kehittämisen kannalta linjaus poissulkee Koskenkylän asemavaihtoehdon. Mikäli tulevaisuudessa radalle kehitettäisiin myös lähijunaliikennettä koko uuden rataosuuden pituudelta, olisi Koskenkylä luonnollinen kokoajapiste usemmalle alueen kunnalle (Lapinjärvi, Loviisa, Myrskylä) ja tällöin linjaus Lapinjärvi eteläinen (LE) olisi koko ratalinjauksen hyödyntämisen kannalta optimaalisin vaihtoehto. Esitettävällä ratalinjauksella ei ole Porvoon jälkeen luonnollista paikkaa enää järkevälle asemavaihtoehdolle, joka hyvin pitkälläkään tähtäimellä keräisi riittävää asukas pohjaa ympärille.
- Ratalinjauksen vaikutusalueella on kiinnitettävä huomiota riittävään määrään ali- ja ylikulkuja, jotta liikkuminen alueella on sujuvaa.

ASKOLAN KUNTA

Askolantie 30
07500 Askola
Puh. (019) 529 100
www.askola.fi

VIRANHALTIJAPÄÄTÖS

Ympäristönsuojelusihteeri LT
Lausunto
21.11.2024

§ 8/2024

17/11.01.04/2024

Lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta / UUDELY/17031/2023

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Myrskylän kunnan ympäristönsuojelulta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausuntoa on pyydetty 22.11.2024 mennessä.

Päätös Ympäristönsuojelusihteeri toteaa lausuntonaan, että Myrskylän ympäristönsuojeluviranomaisella ei ole huomautettavaa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Perustelut Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa ei ole Myrskylän kunnan osalta havaittavissa selkeitä puutteita tai muita asioita, joihin ympäristönsuojelusihteeri näkee tarpeellisenä puuttua.

Toimivalta Askolan Hallintosääntö 1.1.2023
Askolan rakennus- ja ympäristöjaosto 9.2.2023 § 4, Liite 2

Laura Tudeer
Ympäristönsuojelusihteeri LT

*** Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu ***

Päätös on toimitettu jakelussa mainituille 21.11.2024.

Jakelu: Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Rakennus- ja ympäristöjaosto

Lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Ympäristövaliokunta 15.11.2024 § 93
289/11.00.02/2024

Valmistelu ja lisätiedot ympäristönsuojelusihteri Kirsi Liukkonen-Hämäläinen, puh. 040-5216733, kirsi.liukkonen-hamalainen@orimattila.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Orimattilan ympäristönsuojeluviranomaiselta lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Uudenmaan ELY-keskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena. Lausuntoa pyydetään 22.11.2024 mennessä. Lausunnossa on käytettävä viitettä UUELY/17031/2023.

Itärata on Keravalta Porvoonjoen kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on noin 110-114 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy.

Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 % osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Vaihtoehtojilla ve LP ja ve M on merkitystä Orimattilalle välillä Venjärvi-Koria, koska ne kulkevat Lapinjärven kohdalla aivan Orimattilan rajan tuntumassa. Ratalinjaukset kulkevat YVA-ohjelman mukaan lähtökohtaisesti maan pinnalla. Linjausten korkeusasemaa sekä mahdollisten tunneleiden ja siltojen sijainteja tarkastellaan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana. Ratalinjausvaihtoehdot M ja LP kulkevat lähes koko ajan maaseudun rakennus- ja asutustihentymien ulkopuolella.

Ratalinjausvaihtoehtojen ympäristö on YVA-ohjelma mukaan kaupunkitaajamien ja tiheämpien asutuskeskittymien ulkopuolella pääasiassa maa- ja metsätalouskäytössä. Näillä alueilla ratalinjausvaihtoehdot halkovat paikoitellen laajahkoja viljelykäytössä olevia peltoalueita ja yhtenäisiä metsäalueita.

Rajausvaihtoehto LP vaikutusalueella on mm. metsiä, kallioita, puustoisia soita, avosoita, kosteikoita, maatalousympäristö, järviä ja

pienvesiä. Vaihtoehto ylittää Jaakkolanjoen, Koskenkylänjoen ja Taasianjoen.

Rajausvaihtoehto M vaikutusalue on metsäistä, alueella on maatalousympäristöjä, järviä, kallioita, puustoisia soita, avosoita, kosteikkoja ja pienvesiä. Vaihtoehto ylittää Myrskylänjoen, Koskenkylänjoen ja Taasianjoen.

Arviointiohjelma ja kuulutus ovat nähtävillä ajalla 14.10.-22.11.2024 ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA Arviointiohjelmaa ja hanketta käsittelevät avoimet yleisötilaisuudet järjestetään loka-marraskuussa eri paikkakunnilla. Etäyleisötilaisuus Teamsin välityksellä pidetään 13.11.2024.

Ympäristönsuojelusihteerin ehdotus:

Orimattilan ympäristönsuojeluviranomaisena toimii ympäristövaliokunta.

Ympäristövaliokunta päättää antaa Uudenmaan ELY-keskukselle seuraavanlaisen lausunnon Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta UUELY/17031/2023:

Ympäristövaliokunta on tutustunut Itärata-hanketta koskevaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan.

Ympäristöhallinnon verkkosivujen ensimmäisellä sivulla kohdassa YVA-menettelyn aikataulu (täydentyy menettelyn edetessä) mainittu YVA-ohjelman virheellinen nähtävilläoloaika (14.10.2024-18.11.2024) on korjattava kuulumaan 14.10.2024-22.11.2024.

Birdlife Suomi on MAALI-hankkeessa selvittänyt maakunnallisesti tärkeimmät lintujen kerääntymisalueet (muuton- ja talviaikaiset ruokailu- ja levähdysalueet sekä sulkasatoalueet). Selvityksen mukaan suuri osa linnuille tärkeistä kerääntymisalueista sijaitsee luonnonsuojelualueverkoston ukopuolella, mikä tekee niiden tunnistamisesta erityisen tärkeää, jotta alueiden linnustollisia arvoja ei heikennetä vahingossa. Lisäksi on tunnistettu alueet, joilla tavataan pesivänä maakunnallisesti merkittäviä määriä harvalukuisia, keskittyviä tai uhanalaisia lajeja sekä on selvitetty maakunnallisesti tärkeimmät lintujen lentoreittien keskittymäalueet, jotta ne voidaan ottaa huomioon erilaisten hankkeiden ympäristövaikutuksien arvioinnissa.

Orimattilan Artjärvellä on kansainvälisesti arvokasta linnustoaluetta (IBA). Itäisessä ja Lapinjärven puolella on myös maakunnallisesti arvokkaita linnustoalueita. Yhdessä nämä muodostavat arvokkaan linnustokeskittymäkokonaisuuden.

Ympäristövaliokunta katsoo, että Itärata-hankkeessa on otettava huomioon tämä yllä mainittu maakuntarajat ylittävä arvokas linnustokeskittymäkokonaisuus ja pyrittävä välttämään niitä reittivaihtoehtoja, jotka vaarantaisivat tämän kokonaisuuden.

Lisäksi ympäristövaliokunta katsoo, että YVA-menettelyssä tulee huomioida riistan ekologiset käytävät ja kokonaan uusien ratalinjausten riskienhallinta (rikkakasvien torjunta-aineet, kemikaalikuljetukset, jätekuljetukset).

Esittelijä Johtava rakennustarkastaja Timo Tarkkala

Päätösehdotus

Ympäristövaliokunta päättää antaa ympäristönsuojelusihteerin ehdotuksen mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle.

Päätös Ympäristövaliokunta päätti yksimielisesti antaa päätösehdotuksen mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle.

Jakelu Uudenmaan ELY-keskukselle

Otteen oikeaksi todistaa

19.11.2024



Tanja Mansikkaniemi
Lupasihteer

Orimattilan kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Ympäristövaliokunta

§ 93

15.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 93

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

18.11.2024

Uudenmaan elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

UUDELY/17031/2023
Kaupunginhallitus 18.11.2024 § 304

Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata on strateginen investointi, joka parantaa Porvoon ja koko itäisen Uudenmaan ja itäisen Suomen liikenneyhteyksiä, elinvoimaa ja huoltovarmuutta ja samalla hyödyttää koko maata. Nopeaa Itärataa ja lähijunaliikennettä Porvooseen tarvitaan. Rata kytkisi Porvoon ja itäisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun aiempaa paremmin. Itärata edistää kestävästä liikkumista pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin. Valmistuessaan Itärata luo myös nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi.

Porvoon kaupunki pitää tärkeänä, että kaikki ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa esitetyt maanpäälliset ja maanalaiset asemavaihtoehdot ja linjaukset ovat Porvoon osalta mukana YVA-prosessissa. Radan linjausvaihtoehdoilla ja asemapaikoilla on merkittäviä eroja sen osalta, miten hyvin ne kytkeytyvät Porvoon maankäyttöön ja liikennejärjestelmään tai miten ne vaikuttavat Porvoon yhdyskuntarakenteen kehittymiseen. Tämän takia alustavassa yleissuunnitelmassa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee tutkia erityisen huolella, miten rata kytketään Porvoon maankäyttöön, keskustaan ja joukkoliikenteeseen eri vaihtoehdoissa ja arvioida vaikutukset. Porvoossa on tekeillä kaksi merkittävää yleiskaavaa, uusi keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava ja Kulloo-Mickelsböle-Kilpilahti alueen osayleiskaava, ja Itärata kulkee molempien alueiden kautta. Alustava yleissuunnitelma ja vaikutusten arviointi tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä Porvoon kaupungin kanssa, ja niin että Porvoon kaupungin etenevä suunnittelu otetaan riittävällä tavalla huomioon.

YVA-ohjelman mukaan maan pinnalla kulkevien linjausvaihtoehtojen geometria on alustavasti suunniteltu 300 km/h kulkevalle junakalustolle. Tunneliasemien kohdalla junanopeus on korkeintaan 200 km/h. Porvoon kaupunki edellyttää, että välillä Lentorata-Porvoo välillä tutkitaan myös ratalinjaukset alemmalla mitoitussopeudella, esimerkiksi 250 km/h kulkevalle junakalustolle. Välillä Lentorata-Porvoo on paljon asutusta sekä Sipoossa että Porvoossa, niin taaja-asutusta kuin tiivistä kyläasutustakin sekä haja-asutusta ja myös arvokkaita luonto- ja kulttuuriympäristön kohteita. Ratalinjaus 250 km/h kulkevalle junakalustolle on huomattavasti joustavampi kuin nyt tutkittu 300 km/h. Vaikutusten arvioinnissa tulee tutkia, voidaanko näin ottaa paremmin huomioon olemassa oleva asutus, kulttuuriympäristön ja luonnonympäristön kohteet ja pienentää radasta aiheutuvia melu-, värinä ja muita haittoja. Vaikutus matka-aikaan tulee myös arvioida, mutta näin ennalta arvioiden vaikutus on hyvin pieni,

18.11.2024

koska Lentoradalle johtavaan tunneliin junat eivät voi kuitenkaan ajaa 300 km/h (Lentoradan mitoitussnopeus 200 km/h) ja tulevaisuudessa pääosa junista pysähtyy Porvoossa, niin käytännössä välillä Porvoo-Lentorata junat eivät pääse nopeuteen 300 km/h kuin erittäin lyhyellä matkalla.

YVA-ohjelman mukaa Itärata-hanke mahdollistaa tavaraliikenteen. YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan tavaraliikenteen osalta ole esitetty, miten tavaraliikenne liittyy muuhun rataverkkoon ja aiheuttaako tavaraliikenne muusta junaliikenteestä poikkeavia vaikutuksia esimerkiksi liikenne-, melu- tai tärinävaikutuksia tai miten tavaraliikenteen mahdollistaminen vaikuttaa ratalinjaukseen (pysty- ja vaakageometriaan). YVA-ohjelmaa tulee tältä osin täydentää ja arvioida tavaraliikenteen vaikutukset ja arvioida myös vaihtoehto, jossa Itäradalle ei tule tavaraliikennettä.

Ratalinjaukset aiheuttavat monille asukkaille ja maanomistajille huolta ja epävarmuutta tulevasta. Tämän takia on tärkeää, että Itäradan suunnittelussa edetään ripeästi, ympäristövaikutukset selvitetään huolella ja vaihtoehtoja vertaillaan monesta eri näkökulmasta. Asukasyhteistyö ja riittävien osallistumismahdollisuuksista huolehtiminen on erityisen keskeistä. Ympäristövaikutusten arviointiprosessin osallistaminen on huolellisesti suunniteltu. Asukkaiden ja maanomistajien tulisi kuitenkin pystyä vielä paremmin seuraamaan alustavan yleissuunnitelman ja vaikutusten arvioinnin etenemistä. Porvoon kaupunki katsoo, että ennen kuin alustava yleissuunnittelu valmistuu YVA-ohjelman mukaan alkuvuodesta 2025, tulee pitää vielä yleisötilaisuuksia, jossa asukkaat ja maanomistajat voivat tarkastella tarkentuneita linjausvaihtoehtoja, tehtyjä selvityksiä ja kommentoida niitä.

Ratalinjakuksen vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa tulee kiinnittää erityistä huomiota ekologisten käytävien säilymiseen ja laajempien metsäalueiden säilyttämiseen mahdollisimman yhtenäisenä. Ratalinjakusvaihtoehtojen vaikutusten merkittävyys luontoarvoihin tulee selvittää kaikkien linjausvaihtoehtojen alueilta. Eri vaihtoehtojen vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon nykyisten suojelualueiden ja muiden huomionarvoisten kohteiden lisäksi Porvoon keskeisten alueiden ja Kulloo-Mickelböle-Kilpilahti osayleiskaavan tuoreissa luontoselvityksissä tunnistetut arvokkaat luontokohteet, mikäli niitä sijoittuu linjausvaihtoehtojen läheisyyteen.

Eri vaihtoehtojen vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon YVA-ohjelmassa esitettyjen valtakunnallisten ja maakunnallisten kulttuuriympäristö- ja maisemiarvojen lisäksi Porvoon keskeisten alueiden ja Kulloo-Mickelböle-Kilpilahti osayleiskaavan tuoreissa kulttuuriympäristöselvityksissä ja maisemaselvityksissä tunnistetut arvokkaat kohteet ja alueet.

Porvoon alueella linjausvaihtoehdot kulkevat 1-luokan pohjavesialueiden läpi, ja myös vedenhankinnan kannalta keskeisten alueiden läpi. Linjausvaihtoehtojen vaikutukset tulee tutkia näiden osalta erityisen tarkasti ja arvioida, miten haitalliset vaikutukset pohjavesialueisiin voidaan välttää.

18.11.2024

YVA-ohjelmassa ei ole lainkaan mainittu Porvoon kylien- ja haja-asutusalueiden osayleiskaavaa, joka on voimassa isolla osalla Porvoon kyliä. Vaikka osayleiskaava on oikeusvaikutukseton, on sen toteuttamista edistetty mm. rakennusjärjestyksen määräyksiin ja myönteisin suunnittelutarveratkaisuin. Osayleiskaavasta käy ilmi mm. kyläkeskusten alueet ja yleiskaavan laatimisen aikaan tiedossa olleet arvokkaat luontokohteet ja maaseutumaisemat.

YVA-ohjelmassa Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto kulkee tunnelissa ja mahdollistaa maanalaisen aseman Porvoon keskustaan. Porvoon kaupunki pitää linjausvaihtoehdon nimeämistä epäonnistuneena, koska keskustan alittavissa linjauksissa on nimenomaan pyritty siihen, että asema sijoittuisi keskustaan eikä Vanhaan Porvooseen. Vaihtoehto tulisi nimetä Porvoon keskusta -vaihtoehdoksi.

YVA-ohjelman kohdassa 4.5.1 Vesistö on todettu, että yhteysväliillä Backas-Venjärvi kaikki ratalinjavaihtoehdot ylittävät Mustijoen Tyysterinkosken eteläpuolelta. Kartoilla ja muualla ohjelmassa on kuitenkin mainittu, että vaihtoehdoissa Puistokatu (P) ja Vanhan Porvoon (VP) tunneliosuus alkaisi jo ennen Mustijokea. Myöskään Ilolanjoen ylitystä/alitusta ei ole kuvattu täsmällisesti. YVA-ohjelman selostusta tulisi myös näiltä osin tarkentaa.

Porvoon kaupunginhallitus

Kaupunginjohtaja
Jani Pitkäniemi

Hallintojohtaja
Roope Lenkkeri

Tämä lausunto on sähköisesti allekirjoitettu.

Seuraavat dokumentit on allekirjoitettu torstai 21. marraskuuta 2024



Lausunto Itärata-hanketta koskevasta
ympäristövaikutusten
arviointiohjelmasta.pdf

(174088 byte)
SHA-512: 986d1df0a47aba0b567b4c2ae5007f3b2f77f
43b49df17ede9c6e40cb12cfb95f8e5313538b0348a298
dd10aee8cbb8d48156c933439130a528efa9b9733c17e

Allekirjoitukset

21.11.2024 10.14.37 (CET)



Jani Mikael Pitkäniemi

jani.pitkaniemi@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)

21.11.2024 10.12.02 (CET)



Roope Teuvo Markus Lenkkeri

roope.lenkkeri@porvoo.fi
Allekirjoitettu eID: llä (Finnish Trust Network)



assently

Allekirjoituksen on sertifioinut Assently



Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Tämän tosittien aitouden varmistaminen voidaan tehdä skannaamalla oheinen QR-koodi. Voit tehdä tämän myös käymällä
<https://app.assently.com/case/verify>
SHA-512:
d27276ebe8526bc0954f88dafdeb6c6558fd2fc8e9588830ed9423ca2c02f91303c9902ad3cfcaaed9c2de06077ee71bc5c0996afd01ebfdcbab49aab2f33814



Tästä tosittiestä

Tämä dokumentti on allekirjoitettu Assently-palvelulla. Sähköisesti tunnistetun allekirjoituksen katsotaan olevan sähköisesti varmennettu. Suomen laki vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä allekirjoituksista 1/9/2009 määrittää, että sähköinen allekirjoitus on yhtä pätevä kuin perinteinen fyysinen allekirjoitus.

Assently AB, Org Nr 556828-8442
Assently AB | Hölländargatan 20, 111 60 Tukholma

Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelma / lausunto Uudenmaan ELY-keskukselle

Ympäristöterveysjaosto 14.11.2024 § 101
2510/11.05.02.08/2024

Valmistelu ja lisätiedot
terveydensuojelusuunnittelija Maarit Lönnroth
etunimi.sukunimi@porvoo.fi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää terveydensuojeluviranomaisen lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa viimeistään 22.11.2024. Viitteeksi **UUELY/17031/2023**. YVA-ohjelma ja sen liitteet löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen (300 km/h) rata. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana tehdään alustava yleissuunnitelma, jossa tarkastellaan useampia ratalinjausvaihtoehtoja.

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen. Hankkeen toisena keskeisenä tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Itärata mahdollistaa lähes puolet nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Porvoosta Helsingin keskustaan. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi. Hanke mahdollistaa lisäksi tavaraliikenteen.

Itäradan arvioitavat linjausvaihtoehdot sijoittuvat seuraaville rataosuuksille:

Lentorata – Paippistentie

- ve KP: Keravan pohjoinen vaihtoehto
- ve KE: Keravan eteläinen vaihtoehto

Lentorata – Backas

- ve N: Nikkilän vaihtoehto

Paippistentie – Backas

- ve AK: Anttilan kylän vaihtoehto
- ve SP: Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto
- ve SE: Sähköaseman eteläinen vaihtoehto

Backas – Venjärvi

- ve K: Kuninkaanportin vaihtoehto
- ve K+: Linjausvaihtoehto, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema
- ve P: Puistokadun vaihtoehto
- ve VP: Vanhan Porvoon vaihtoehto

Venjärvi – Koria (Kouvola)

- ve M: Myrskylän vaihtoehto
- ve LE: Lapinjärven eteläinen vaihtoehto
- ve LP: Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto

Vertailuvaihtoehdossa 0+ Itärataa ei rakenneta. Vertailuvaihtoehto muodostuu nykyisestä rataverkosta, johon on lisätty toteutuksessa sekä suunnitteilla olevat hyväksytyt Pääradan parantamishankkeet. Lentorata oletetaan toteutetuksi myös vertailuvaihtoehdossa, jotta Itäradan vaikutuksia pystytään tarkastelemaan itsenäisesti ilman Lentoradan vaikutuksia. Itärata-hankkeessa ei suunnitella uusia parannuksia nykyiseen rataverkkoon.

Hankevaihtoehtojen ympäristövaikutuksia suunnitellaan YVA-ohjelman mukaan arvioitavaksi sekä rakentamisen aikana että toiminnan aikana. Arvioitavia asiakokonaisuuksia ovat mm. vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maa- ja kallioperään, maisemaan, meluun, runkomeluun ja tärinään, ilmanlaatuun, ilmastoon sekä ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen.

Pinta- ja pohjavesi

Pintavesien vaikutusarvio tehdään asiantuntija-arviona, joka perustuu hankkeesta tehtyihin suunnitelmiin sekä saatavissa oleviin tietoihin pintavesien nykytilasta ja vesistöön kohdistuvasta mahdollisesta kuormituksesta. Vaikutusalueella olevien vesistöjen nykytilan kuvausta täydennetään YVA-selostusvaiheessa. Arvioinnissa tarkastellaan hankkeen vaikutuksia alueen vesistöihin sekä hydrologisten olosuhteiden että vedenlaadun ja vesieliöstön (ml. kalasto, erityisesti taimen) osalta. Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan vesistöjen ominais- ja erityispiirteet, kuten hydrologia ja morfologia, vedenlaatu, vesieliöstö ja kalasto. Arvioinnissa selvitetään hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien järvien ja lampien valuma-alueet sekä vedenjakajat, lähteet, uomat sekä luonnontilaiset purot ja norot.

Hankkeen pohjavesivaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Arvioinnin lähtötietoina käytetään saatavilla olevia tietoja pohjavesialueista, pohjaveden pinnankorkeuksista ja laadusta, maaperä- ja kallioperästä sekä mahdollisia hankkeen suunnitteluun liittyviä selvityksiä. Arvioinnissa huomioidaan mahdollinen vaikutus vesienhoitosuunnitelmissa esitettyjen tavoitteiden toteutumiseen pohjavesien osalta. Selostuksessa esitetään myös hankealueen läheisyydessä mahdollisesti sijaitsevat tiedossa olevat yksityiskaivot. Vaikutusten arvioinnissa esitetään arvio hankkeen vaikutuksista pohjaveden laatuun, määrään ja virtaussuuntiin erityisesti pohjavesialueilla. Hankkeen mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin vedenottamoihin arvioidaan. Etenkin huomioidaan Porvoon ja Ilolan pohjavesialueet, jotka ratalinjaukset alittavat tunnelissa, jolloin pohjavesialueisiin voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia.

Melu, runkomelu ja tärinä

Meluvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona perustuen melumallinnuksiin. Mallinnus tehdään ennustetilanteessa kaikille hankevaihtoehtoilta ilman meluntorjuntaa ja alustavan meluntorjunnan kanssa. YVAN arviointivaiheessa tunnistetaan ja osoitetaan kartalla ne kohteet, joissa on meluntorjuntatarve. Kaikkiin vaihtoehtoihin suunnitellaan yksi alustava meluntorjunta, jonka lähtökohtana ovat melun ohjearvot (VNp 993/1992).

Tärinän ja runkomelun merkittävyyttä arvioidaan vertaamalla mitattuja tai laskennallisia värähtely- tai runkomelutasoja annettuihin ohjearvoihin. Tarkasteluissa käytetään asuinviihtyvyyden ohjearvoja, sillä ihmisten häiriintymiskynnys yleensä ylittyy merkittävästi pienemmillä arvoilla kuin millä rakenteiden vaurioriski alkaa kasvaa. Merkittävyyteen vaikuttaa tasojen voimakkuuden lisäksi muutos nykytilanteeseen sekä tärinälle tai runkomelulle altistuvien määrä. Tärinä- ja runkomeluvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona, joka perustuu linjausvaihtoehtojen sekä selvitysalueen maaperä- ja liikennetietojen pohjalta tehtävän erillisen selvityksen mukaisiin laskennallisiin ennusteisiin.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Arvioinnissa hyödynnetään olemassa olevaa tietoa kuten selvitysalueella tehtyjen ilmanlaatumittauksien tuloksia ja tehtyjä ilmanlaatuselvityksiä. Arvioinnissa tuodaan esille ilmanlaadun kannalta merkitykselliset kohteet, kuten asutus ja reitin varrella sijaitsevat herkät kohteet.

Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys

Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset määritellään YVA-laissa yhdeksi ympäristövaikutusten arvioinnin osa-alueeksi. Vaikutuksilla elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan ihmisiin, yhteisöihin tai yhteiskuntaan kohdistuvia vaikutuksia, jotka aiheuttavat muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa.

Nämä nk. sosiaaliset vaikutukset kytkeytyvät suurelta osin hankkeen muihin vaikutuksiin joko välittömästi tai välillisesti. Jonkin tietyn vaikutuksen merkitys saattaa olla erilainen yksilötasolla kuin esimerkiksi ns. yleisen edun näkökulmasta.

Fyysisiä terveyteen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi altistuminen melulle, tärinälle, ilman epäpuhtauksille tai pinta- ja pohjavesien likaantumiselle. Altistumisen kannalta on merkittävää päästön ohella altistuvien määrä, joka taajamissa on merkittävämpää kuin haja-asutusalueilla liikennemäärien ja asukastiheyden vuoksi. Keskeisiä fyysisen ympäristön terveyttä ja hyvinvointia määrittäviä tekijöitä ovat toimintojen saavutettavuus, elinympäristön laatu sekä liikkumis- ja virkistysmahdollisuudet. Terveyttä voidaan edistää tai se voi heikentyä myös ihmisten arjen olosuhteiden, vuorovaikutuksen, elämäntapojen ja valintojen tuloksena. Asukkaiden hyvinvoinnin kannalta on tärkeää, että alue vastaa heidän nykyisiä ja tulevia asumisen ja elinympäristön arvostuksiaan. Ratahankkeen mahdolliset terveysvaikutukset liittyvät lähinnä rakentamisen aiheuttamiin melu-, tärinä- ja ilmanlaatuvaikutuksiin ja junaliikenteen aiheuttamiin melu- ja tärinähaittoihin. Terveysvaikutuksiin otetaan kantaa yleisellä tasolla olemassa oleviin tutkimuksiin ja tietoihin perustuen (esim. säädetyt ohjearvot). Tällöin huomioidaan myös, millaisia ajatuksia ja huolia asukkailla on terveysvaikutuksiin liittyen.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaihtoehtojen rakentamisen aikaiset vaikutukset kootaan arviointiselostukseen osaksi vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan pääasiassa liikenteelle, asutukselle ja asukkaille sekä luonnonympäristölle aiheutuvia haittoja. Tässä yhteydessä esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen kesto ja rakentamisalueen laajuus. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan muun muassa asukkaiden liikkumisedellytykset ja niiden muutokset. Lisäksi arvioidaan rakentamisen aikaiset vaikutukset pinta- ja pohjavesiin. Arvio perustuu asiantuntija-arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista suhteessa muun muassa asutukseen ja liikenneväyliin. Arviointiselostuksessa esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteet. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pääosin palautuvia, mutta rakentamisen aikana yleensä merkittäviä.

Rakentamisen aikana vaikutuksia voi liittyä muun muassa seuraaviin asioihin:

- työnaikaiset liikennejärjestelyt ja niiden vaikutukset matka-aikoihin sekä estevaikutus (kiertohaitat)
- mahdolliset liikenneturvallisuusriskit
- räjäytys-, louhintä-, paalutus- ja maansiirtotöiden aiheuttamat melu-, tärinä- sekä pölyämis- ja viihtyvyshaitat ja räjäytysainejäämät

- rakentamisen aikaiset vaikutukset vesistöihin (samentuminen) ja vaikutukset eliöstöön.

Ympäristöterveydenhuollon päällikkö:

Ympäristöterveysjaosto päättää antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulisi tunnistaa Itäradan eri linjausvaihtoehtojen vaikutusalueelle jäävät vesistöt, joilla on yleisiä uimarantoja. Pintavesivaikutusten yhteydessä tulisi arvioida vaikutus vesistöjen uimaveden laadulle yleisillä uimarannoilla. Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen -osiossa tulisi käsitellä vaikutukset uimarantojen virkistyskäytön kannalta.

Ympäristöterveysjaostolla ei ole asiasta muuta huomautettavaa.

Pykälä tarkastetaan heti.

Päätös:

Ehdotus hyväksyttiin.

Pykälä tarkastettiin heti.

Otteen oikeaksi todistaa 15.11.2024

Riitta Nieminen
toimistosihteeri

*** Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu ***

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 101

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §.



Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Itäradan YVA-menettelyssä tarkastellaan useita linjausvaihtoehtoja eri rataosuuksilla:

- **Lentoradan ja Paippistentien välillä:** Keravan pohjoinen ja eteläinen linjaus.
- **Paippistentien ja Backaksen välillä:** Anttilan kylän, Sähköaseman pohjoinen ja Sähköaseman eteläinen linjaukset.
- **Lentoradan ja Backaksen välillä:** Nikkilän kautta kulkeva linjaus.
- **Backaksen itäpuolella Porvoossa:** Kuninkaanportin, Puistokadun ja Vanhan Porvoon linjaukset, joissa asemavaihtoehtoja maanpäälliselle, tunneliasemalle ja lähiliikenneasemalle.
- **Porvoon itäosasta Korialle:** Myrskylän, Lapinjärven pohjoinen ja eteläinen linjaukset.

Ympäristövaikutuksia arvioidaan myös vertailuvaihtoehdossa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta, mutta nykyinen rataverkko parannetaan hyväksytyillä hankkeilla, ja Lentorata sekä digirata oletetaan rakennetuiksi.



Päätös

Linjausvaihtoehtojen tarkemmat kuvaukset on esitetty YVA-ohjelmassa.

Asian on valmistellut edunvalvontajohtaja Antti Kalliomaa.

Itäradan YVA-ohjelma ei huomioi vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen – myös vaihtoehtoiskustannukset arvioitava

Päijät-Hämeen liitto pitää tarpeellisena hankkeen ympäristövaikutusten laajaa arviointia. Uuden ratayhteyden rinnalla on esitetty YVA-menettelyn edellyttämä nykyiseen rataverkkoon perustuva 0+ -vaihtoehto. Tämä realistinen vertailukohta mahdollistaa hankkeen vaikutusten arvioinnin myös tilanteessa, jossa nykyisiä rataosuuksia kehitetään ilman uuden ratayhteyden rakentamista. Vaihtoehto 0+ tuo arvokkaan näkökulman päätöksentekoon ja tarjoaa kustannustehokkaan vertailupohjan muiden vaihtoehtojen tarkastelulle. Vaihtoehdosta 0+ tulee kuvata vastaavat nykytilanteen lähtötiedot kuin tarkasteltavista Itäradan linjausvaihtoehtoista. Ilman vastaavia eri teemojen lähtötietoja YVA-menettelyn edellyttämä eri vaihtoehtojen tasapuolinen vertailu ei ole mahdollista.

On hyvä, että YVA-ohjelmassa on tunnistettu Helsinki-Riihimäki välille päätetyt parannustoimet. Lisäksi olisi syytä tunnistaa tehdyt selvitykset ja suunnitelmat, kuten Väyläviraston sekä Uudenmaan ja Päijät-Hämeen liittojen laatima kahta lisäraidetta koskeva Kerava-Lahti-Kouvola aluevaraus selvitys.

Vaikutukset työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon ja aluetalouteen

Väyläviraston selvityksessä 15/2019 nostettiin esiin, että Itäradan myötä matka-ajan pidentyminen ja junatarjonnan väheneminen voivat heikentää työmarkkinoita Päijät-Hämeessä. Lisäksi saavutettavuuden heikkeneminen voi alentaa kiinteistöjen arvoa. Selvityksen mukaan saavutettavuuden muutos heikentäisi Päijät-Hämeen aluetaloutta pitkällä aikavälillä.

Itäradalla on laajoja vaikutuksia, jotka ulottuvat myös radan välittömän vaikutuspiirin ulkopuolelle. YVA-ohjelmassa ei ole



Maakuntajohtaja

19.11.2024

§ 56/2024

kuitenkaan erikseen arvioitu ratalinjausten vaikutuksia työmarkkinoihin, kiinteistöjen arvoon tai aluetalouteen koko radan vaikutusalueella. Tämä puute on merkittävä, sillä vaikutukset voivat olla kauaskantoisia ja erityisen merkittäviä Päijät-Hämeen osalta. YVA-ohjelmaa tulee täydentää työmarkkinoiden, kiinteistöarvojen ja aluetalouden kattavalla arvioinnilla, jotta hankkeen kaikki olennaiset vaikutukset tulisivat näkyviksi.

Vaihtoehtoiskustannusten ja hyötykustannus-suhteiden arviointi

Niukkenevien resurssien maailmassa tulisi arvioida mahdollisimman laajasti myös Itäradan toteuttamisen vaihtoehtoiskustannukset sekä eri vaihtoehtojen hyötykustannussuhteet.

Itäradan arvioidut kustannukset, 1,5–3,0 miljardia euroa, ovat huomattavan suuret suhteessa hankkeen tuottamiin matka-aikasäästöihin. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole kestävää sitoa näin suurilla varoilla hankkeeseen, joka ei tue laajasti aluetalouden ja ympäristön positiivista kehitystä. Lisäksi näillä varoilla voitaisiin mahdollisesti saavuttaa laajempia positiivisia ympäristö- ja hyvinvointivaikutuksia kehittämällä olemassa olevia rataosuuksia, parantamalla ympäristöystävällisiä kulkuyhteyksiä ja tukemalla kestävästä liikennettä koko Suomessa.

Lisäksi osana YVA-ohjelmaa tulee arvioida vähintään se, miten nykyistä rataa parantamalla saadaan vastaavat hyödyt kuin Itäradalla. Esimerkiksi Väyläviraston julkaisussa 15/2019 Itä-Suomeen suuntautuvista ratalinjauksista todettiin, että Lahti-Heinola-Mikkeli-rata on H/K-suhteeltaan parempi kuin YVA-menettelyssä tarkasteltavana oleva Porvoo-Kouvola-yhteys. Lisäksi Väyläviraston julkaisussa 15/2020 todettiin, että Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisessä nykyisen radan parantaminen on H/K-suhteeltaan paras vaihtoehto. Molemmat selvitykset on mainittu hankkeen taustoissa, mutta YVA-ohjelmassa ei kuitenkaan ole tuotu esiin näitä H/K-arvioita ja muita mainituissa selvityksissä esitettyjä hankkeiden vertailutietoja.

Niina Pautola-Mol
Maakuntajohtaja



VIRANHALTIJAPÄÄTÖS

Maakuntajohtaja

19.11.2024

§ 56/2024

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.



Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus
Kirjaamo
PL 36
00521 Helsinki
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Lausunto

21.11.2024

HOLDno-2024-835

Viite: UUDELY/17031/2023

Päijät-Hämeen ympäristöterveyden lausunto Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi juna-yhteys Helsingistä Itä-Suomeen ja samalla liittää Porvoon kaupunki raideliikenteen piiriin. Hanke myös osaltaan turvaa Itä-Suomen huoltovarmuutta.

Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy todennäköisiin merkittäviin ympäristövaikutuksiin, eri vaihtoehtojen vertailuun ja haitallisten vaikutusten minimointiin. Menettelyn kautta pyritään löytämään toteuttamiskelpoinen ratkaisu, josta aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle, asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Ympäristövaikutusten arvioinnin perustella laaditaan arviointiselostus, jonka on tarkoitus valmistua syksyllä 2025.

Hankkeessa tarkastellaan useita eri vaihtoehtoisia ratalinjauksia. Itäradan kokonaispituus on vaihtoehdosta riippuen 110 – 114 km. Porvoon itäosan ja Korian välillä tarkastellaan kolmea eri vaihtoehtoa; Myrskylän vaihtoehto, Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto ja Lapinjärven eteläinen vaihtoehto.

Ratavaihtoehdot eivät sijaitse Päijät-Hämeen alueella mutta Myrskylän vaihtoehto ja Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto kulkevat lähellä Orimattilan kaupungin ja litin kunnan etelärajoja. Näiden kuntien alueella ei suunniteltujen ratavaihtoehtojen läheisyydessä sijaitse asemakaavoitettuja alueita, vaan radan vaikutusalue on maa-seutumaista, harvaan asuttua aluetta.

Ratavaihtoehtojen lähietäisyydellä ei ole Päijät-Hämeen kuntien vedenhankintaa palvelevia merkittäviä pohjavesialueita. litin kunnan alueella pääosin sijaitseva Kirviänkankaan pohjavesialue sijoittuu kahden pohjoisemman ratavaihtoehdon vaikutusalueelle ja se on huomioitu selvityksessä. Ratavaihtoehtojen vaikutusalueella sijaitsee todennäköisesti myös yksityisiä talousvesikaivoja. Terveysnsuojelun näkökulmasta on perusteltua, että selostuksessa esitetään myös hankealueen läheisyydessä sijaitsevat, tiedossa olevat yksityiskaivot ja tarkastellaan vaikutuksia niiden veden laatuun ja riittävyyteen.

Päijät-Hämeen ympäristöterveydellä ei ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan. Siinä on esitetty riittävän kattavat selvitykset, joiden pohjalta voidaan arvioida hankkeen vaikutuksia ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen. Tavoitteeksi on asetettu esittää alustavat toimenpiteet haitallisiksi katsottavien ympäristövaikutusten torjumiseksi tai lieventämiseksi. Myös vaikutusten merkittävyyden arvioinnin perusteet on esitetty. Terveysnsuojelun kannalta on tärkeää, että vaihtoehtojen vertailussa tuodaan selkeästi esille hankkeiden vaikutukset ihmisten terveyteen, asuinoloihin ja viihtyvyyteen myös taajamien ulkopuolella.

Päijät-Hämeen ympäristöterveys

Silja Mäkelä
Ympäristöterveysjohtaja

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus/kirjaamo



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 128

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
25.11.2024

**Lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA) /
Utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning (MKB) för Itärata Oy:s Östbana**

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 25.11.2024 § 320

529/08.00.00.00/2023

Valmistelija / Beredare: Kaavoituspäällikkö / Planläggningschef Eric
Roselius, eric.roselius(at)sipoo.fi

Lausuntopyyntö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Sipoon kunnalta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024. Sipoon kunta on pyytänyt sekä saanut lisää aikaa lausunnon antamiseen 26.11.2024 asti.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena.

Arviointiohjelma ja lisätietoa hankkeesta löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta www.ymparisto.fi/Itarata-YVA sekä Itäradan verkkosivuilta <https://www.itarata.fi/suunnittelu/ymparistovaikutusten-arviointi/>

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely) sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-menettelyn avulla pyritään vähentämään tai kokonaan estämään hankkeen haitallisia ympäristövaikutuksia. YVA-hankkeet voivat olla esimerkiksi moottoriteitä, kaivoksia, jätteenkäsittelylaitoksia tai tuulivoimaloita. YVA-laissa on lueteltu hankkeet, joihin on aina sovellettava arviointimenettelyä. Menettelyä voidaan soveltaa myös tätä pienempiin tai muihinkin kuin lain liitteessä mainittuihin hankkeisiin ELY-keskuksen päätöksellä. Ydinlaitosten osalta päätökset tekee työ- ja elinkeinoministeriö. YVA-menettelyssä hankkeen vaikutukset arvioidaan suunnittelun yhteydessä ennen päätöksentekoa, jolloin tuleviin ratkaisuihin voidaan vaikuttaa. Hankkeesta vastaava, yksityinen yritys tai julkinen taho, vastaa selvitysten tekemisistä ja viranomainen hoitaa menettelyn ja laadun varmistuksen. Menettelyä ohjaa ja valvoo yhteysviranomaisena toimiva alueellinen ELY-keskus. YVA-menettelyn yhtenä tavoitteena on lisätä kaikkien mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun. YVAan saavat osallistua kaikki ne, joihin hanke voi vaikuttaa, esimerkiksi alueen asukkaat, järjestöt ja viranomaiset. Tiedonsaanti ja osallistuminen ovatkin menettelyn kulmakiviä.

YVA on hankkeen suunnittelun apuväline, jonka tulokset on otettava huomioon hankkeen suunnittelussa ja lupaharkinnassa, esimerkiksi ympäristö- tai rakennusluvassa.

Hanketta koskevat tiedot



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
25.11.2024

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus antaa Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta liitteen 1 mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle. Kaavoituspäällikölle annetaan oikeudet tehdä aineistoon teknisiä korjauksia ennen lausunnon toimittamista Uudenmaan ELY-keskukselle

Pykälä tarkistetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar ge ett utlåtande till Nylands NTM-central om programmet för miljökonsekvensbedömning (MKB) för Itärata Oy:s Östbana enligt bilaga 1. Planläggningschefen ges rätt att göra tekniska korrigeringar i materialet innan utlåtandet lämnas in till Nylands NTM-central.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling Esittelijä ehdotti muutoksia lausuntoon, jotka kunnanhallitus yksimielisesti hyväksyi.

Föredraganden föreslog ändringar i utlåtandet som kommunstyrelsen enhälligt godkände.

Päätös / Beslut Kunnanhallitus antoi Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta liitteen 1 mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY-keskukselle. Kaavoituspäällikölle annettiin oikeudet tehdä aineistoon teknisiä korjauksia ennen lausunnon toimittamista Uudenmaan ELY-keskukselle

Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutade ge ett utlåtande till Nylands NTM-central om programmet för miljökonsekvensbedömning (MKB) för Itärata Oy:s Östbana enligt bilaga 1. Planläggningschefen gavs rätt att göra tekniska korrigeringar i materialet innan utlåtandet lämnas in till Nylands NTM-central.



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
25.11.2024

Paragrafen justerades omedelbart.

Liitteet / Bilagor

Liite Bilaga 1 - Sipoon kunnan lausunto, Itäradan YVA-ohjelma, kh 25.11.2024 § 320

Otteen oikeaksi todistaa / Utdragets riktighet intygar

Sipoossa / Sibbo

27.11.2024

Jonas Kujanpää
Hallinnon asiantuntija / Förvaltningssakkunnig



Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
25.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 320

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.

Sipoon kunnan lausunto Itäradan ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

UUDELY/17031/2023

Lausuntopyyntö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Sipoon kunnalta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024. Sipoon kunta on pyytänyt sekä saanut lisää aikaa lausunnon antamiseen 26.11.2024 asti.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena.

Arviointiohjelma ja lisätietoa hankkeesta löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilta www.ymparisto.fi/Itarata-YVA sekä Itäradan verkkosivuilta <https://www.itarata.fi/suunnittelu/ymparistovaikutusten-arviointi/>

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA-menettely) sovelletaan hankkeisiin ja niiden muutoksiin, joilla todennäköisesti on merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-menettelyn avulla pyritään vähentämään tai kokonaan estämään hankkeen haitallisia ympäristövaikutuksia. YVA-hankkeet voivat olla esimerkiksi moottoriteitä, kaivoksia, jätteenkäsittelylaitoksia tai tuulivoimaloita. YVA-laissa on lueteltu hankkeet, joihin on aina sovellettava arviointimenettelyä. Menettelyä voidaan soveltaa myös tätä pienempiin tai muihinkin kuin lain liitteessä mainittuihin hankkeisiin ELY-keskuksen päätöksellä. Ydinlaitosten osalta päätökset tekee työ- ja elinkeinoministeriö. YVA-menettelyssä hankkeen vaikutukset arvioidaan suunnittelun yhteydessä ennen päätöksentekoa, jolloin tuleviin ratkaisuihin voidaan vaikuttaa. Hankkeesta vastaava, yksityinen yritys tai julkinen taho, vastaa selvitysten tekemisistä ja viranomainen hoitaa menettelyn ja laadun varmistuksen. Menettelyä ohjaa ja valvoo yhteysviranomaisena toimiva alueellinen ELY-keskus. YVA-menettelyn yhtenä tavoitteena on lisätä kaikkien mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa hankkeiden suunnitteluun. YVAan saavat osallistua kaikki ne, joihin hanke voi vaikuttaa, esimerkiksi alueen asukkaat, järjestöt ja viranomaiset. Tiedonsaanti ja osallistuminen ovatkin menettelyn kulmakiviä.

YVA on hankkeen suunnittelun apuväline, jonka tulokset on otettava huomioon hankkeen suunnittelussa ja lupaharkinnassa, esimerkiksi ympäristö- tai rakennusluvassa.

Hanketta koskevat tiedot

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa vuonna 2022 perustettu Itärata Oy, jonka toimialana on Lentorata-Porvoo-Kouvola nopeaan junayhteyteen liittyvän raideliikenneinfrastruktuurin suunnittelu rakentamisvalmiuteen asti. Itärata Oy:n omistaa valtio 51 %:n osuudella edustajanaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä 24 kuntaa tai kaupunkia.

Sipoon kunnan lausunto

Kunnan edustaja on kutsuttu YVA-prosessin seurannasta vastaavaan hankeryhmään ja tiedonkulussa on huomioitu Sipoon kunnan tarpeet. YVA-menettelyn yhteydessä on järjestetty asukastilaisuus Sipoossa. Hankkeen tiedottamisessa on huomioitu kaksikielisten kuntien tarpeet, vaikkakin pääosa hankkeen materiaalista ja tiedottamisesta on suomenkielistä.

Vaikutukset asutukseen ja yhdyskuntarakenteeseen

Sipoon kunta on huolissaan ehdotetun ratahankkeen ja sen linjausten vaikutuksista Sipoon kunnan asukkaisiin, maankäyttöön ja sen kehittämiseen, yhdyskuntarakenteeseen sekä sipoolaiseen ympäristöön. YVA-menettelyssä ja alustavassa yleissuunnitelmassa esitetyt linjaukset halkovat monin paikoin kyläalueita ja vaikuttaisivat toteutuessaan merkittävässä määrin sipoolaiseen yhdyskuntaan ja ympäristöön. Ehdotetut ratalinjaukset pirstoisivat useita vanhoja asutuskeskuksia mm. Nikkilässä, Linnanpellossa ja Herralassa. Radan toteutus johtaisi useiden tilojen ja kiinteistöjen lunastuksiin ja jakaisi estevaikutuksellaan kyläalueita toiminnallisesti irrallisiin osiin. Kylät ja tiivis haja-asutusalue ovat Sipoon yhdyskuntarakenteelle tyypillisiä piirteitä. Tästä johtuen radan linjaamisella Sipoon läpi on väistämättä negatiivisia vaikutuksia sipoolaisten kiinteistöihin, asumiseen ja sipoolaiseen yhdyskuntarakenteeseen. Sipoon kunta katsoo, että vaikutukset asutukseen, kyliin ja haja-asutusalueeseen tulee huomioida YVA-ohjelmassa ja hankkeen mahdollisissa jatkosuunnittelussa nyt esitettyä tarkemmalla tasolla. Sipoon kunta katsoo, että tämä edellyttää vähintään, että linjaukset VE AK ja VE SP tulee linjata uudelleen siten, että olevat kyläalueet eivät pirstaloitu ja vaikutukset asutukseen minimoidaan.

Vaikutukset Talman alueella ja tunneloitu osuus

Radan esitetty linjaus nousee tunnelista maan pinnalle vaihtoehdosta riippuen Talmassa tai Talman lähellä. Talmassa ja sen lähiympäristössä on runsaasti asutusta. Lisäksi kunnalla on runsaasti suunnitelmia Talman maankäytön kehittämiseksi. Talman osayleiskaava linjaa kehittämisen laajempaa kokonaiskuvaa ja kunnan kaavoitusohjelmassa on useita Talmaan sijoittuvia asemakaavahankkeita. Keskelle Talmaa sijoittuva tunnelin suuaukko tai ennen Talmaa maan pinnalle nouseva rata haittaisivat merkittävästi maankäytön kehittämistä Talmassa ja niillä olisi merkittävää estevaikutusta paikallisten liikkumiselle. Sipoon kunta edellyttää, että ratalinjauksen ja tunnelin suuaukon sijoituksen kohdalla huomioidaan vaikutukset Talmaan ja alueen maankäytön kehitykseen nyt esitettyä tarkemmalla tasolla. Sipoon kunta katsoo, että radan tunneliosuuden tulisi jatkua nyt esitettyä merkittävästi pidemmälle Sipoon asukkaisiin ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien haittavaikutusten pienentämiseksi. Myös tunneliosuuden kohdalla on huomioitava rakentamisesta linjauksen alueelle kohdistuvat haitat sekä tunnelin vaatimista pintarakenteista (mm. ilmanottokuilut) koituvat haitat.

Vaikutukset Stormossan (Savijärven) alueella

Esitetyistä ratalinjauksista VE N ja VE SE kulkevat Sipoon Savijärven alueelle suunnitellun Stormossan työpaikka-alueen läpi tai sen välittömässä läheisyydessä. Kunnan hallitus on 10.06.2024 § 187 päättänyt käynnistää alueen kaavoitus. Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa merkittävän datakeskuksen sijoittuminen alueelle. Kaavaprosessi etenee nopealla aikataululla ja sen hyväksyminen ajoittuu arviolta vuodelle 2025. Sipoon kunta edellyttää, että YVA-ohjelman ja alustavan yleissuunnitelman linjauksia muutetaan siten, että ne eivät osu tai vaikeuta millään tavalla hankkeen toteutumiseen. Näin ollen

arviointiohjelman vaihtoehdot VE N ja VE SE tulee linjata uudelleen tai poistaa jatkoselvityksen piiristä. Sipoon kunta katsoo ja korostaa, että esitetyt ratalinjaukset eivät saa millään tavalla vaarantaa Sipoon yleis- tai asemakaavojen asuin- tai työpaikka-alueita. Myös VE SP:hen liittyy ongelmia, joten linjausta tulisi tarkentaa siltä osin kuin se katsotaan vaarantavan Anttilan sähköaseman toiminnan sekä aseman mahdolliset laajennustarpeet. Anttilan sähköasema on keskeinen koko Suomen sähköverkon tärkeimpiä solmukohtia ja tulisi huomioida suunnittelussa nykyistä tarkemmalla tasolla. Mahdollisia uusia linjausvaihtoehtoja suunniteltaessa on myös syytä huomioida Stormossan työpaikka-alueen lisääntyvä maankäyttö ja tulevan datakeskuksen tukitoiminnot sekä näiden tarvitsemat alueet. Sipoon datakeskushanke on mainittu listalla ”muut infrahankkeet”, vaikka kyseessä on keskeinen maankäyttö- ja elinkeinohanke, johon ei juuri liity infraratkaisuja.

Ohjelmassa viitataan Anttilan sähköaseman sijaitsevan Sipoossa, vaikka se sijaitsee pääosin Porvoossa.

Luvun 4.1.3. Kuvaus on puutteellinen ja luvussa viitataan tarkempien tietojen osalta 1.4.4.-lukuun, jossa ei kuitenkaan ole tarkempaa kuvausta, joten jää epäselväksi, mihin lopulta viitataan.

Vaikutukset Kerava-Nikkilä-radon henkilöjunaliikenteeseen

Kerava-Nikkilä-radon (KeNi) henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on Sipoon kunnan lähivuosien tärkeimpiä hankkeita. Hanke on esitetty Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelmassa ja sen suunnitteluun on MAL-suunnitelman mukaisesti osoitettu rahoitusta osana Helsingin seudun MAL-sopimusta kaudelle 2025-2028. KeNi-radon henkilöjunaliikenteen käynnistämisestä on laadittu liikennöintisuunnitelma ja radasta aluevarausuunnitelma. Liikennöintisuunnitelman päivitys käynnistyy vuoden 2024 aikana yhdessä Sipoon kunnan, Keravan kaupungin ja HSL:n kanssa. Tämän jälkeen aloitetaan ratasuunnittelu yhdessä väyläviraston ja Keravan kaupungin kanssa. Samanaikaisesti kunta asemakaavoittaa Nikkilän ja Talman asemanseutuja sekä tekee asema-alueilla tarkempaa infrasuunnittelua. KeNi-radon henkilöjunaliikenne on tarkoitus käynnistää 2030-luvun alkupuolella. Itäradan YVA-ohjelma ei huomioi KeNi-rataa riittävällä tavalla vaihtoehtojen tarkastelussa tai linjaussuunnittelussa. KeNi-radon henkilöjunaliikenne tulisi esittää osana vaikutusten arvioinnin ”0+”-vaihtoehtoa muiden lähitulevaisuudessa toteutuvien hankkeiden rinnalla. KeNi-radon henkilöjunaliikenteen toteutuminen muuttaa merkittävästi Itäradan vaihtoehtojen arviointia ja tämä tulisi ohjelmassa huomioida.

Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen

Suunniteltu maankäyttö ja asutuksen sijoittuminen on kuvattu liian yleisellä tasolla arviointiohjelmassa. Yleis- ja asemakaavoitusta ei olla huomioitu riittävän kattavasti ja esitystapa on Sipoon kunnan näkökulmasta puutteellinen ja jopa harhaanjohtava. Arviointiohjelman Liitteessä 2 on kuvattu maakuntakaava tarkasti (ratalinjausvaihtoehtoineen), mutta voimassa olevat yleiskaavat (sekä asemakaavat) vain aluerajauksina, vaikka niiden vaikutus hankkeeseen on merkittävä. Jo ohjelmavaiheessa olisi ollut asiallista esittää tarkasti ratalinjaukset suhteessa yleis- ja asemakaavoihin vastaavalla tavalla kuten maakuntakaavojen osalta on esitetty. Lisäksi kuvaukset yleiskaavoista on Sipoon kunnan näkemyksen mukaan harhaanjohtavasti esitetty, sillä ainoastaan niissä olevat mahdolliset hanketta tukevat määräykset, ottamatta kantaa siihen, missä ne todellisuudessa sijaitsevat suhteessa ehdotettuihin ratalinjauksiin, mm. kappaleessa 4.2.2 mainittu Sipoon yleiskaava 2025 ilmeisesti vanhentunut Etelä-Sipoossa osoitettu Heli-radonvaraus.

Sipoon yleiskaava 2050 työtä varten on laadittu rakennemallisynteesi. Rakennemallisynteesi, joka on lähtökohta Sipoon yleiskaavan päivitykselle, perustuu KeNi radan toteutukseen ja näin ollen tulee ohjaamaan maankäytön suunnittelua nykyisen Nikkilän ja tulevan Talman taajamien kehitystä, siten, että maankäytölliset edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle toteutuu. Synteesi, toisin kuin Porvoon

oasyleiskaavoja varten laaditut rakennemallit, ei perustu tai tukeudu Itäradan toteutumiseen. YVA-ohjelmavaiheessa tämä olisi ollut syytä esittää ja Sipoon kunta esittää, että tämä huomioidaan eteenkin YVA-prosessin ja hankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. YVA-prosessin ja jatkosuunnittelun yhteydessä varsinkin yleiskaavalliseen analyysiin tulisi panostaa ja eteenkin huomioida myös mahdolliset ristiriidat ja ongelmalliset kohdat. Selkeyden vuoksi todettakoon, että esitetyt linjausvaihtoehdot ovat lähtökohtaisesti Sipoon osalta oikeusvaikutteisten yleiskaavojen vastaisia.

Kappaleessa 4.1.3 kuvaus on liian yleispiirteinen sekä myöskin virheellinen Sipoon kunnan osalta *”Ratalinjaus kulkee suurimmaksi osaksi taajama-asutuksen ulkopuolella maaseutumaisilla alueilla, jotka ovat pääosin maa- ja metsätalousalueita”*. Sipoo katsoo yleispiirteisyyden ongelmalliseksi, sillä Sipoon kunnan osalta Nikkilän taajaman halki menevä linjauksen lisäksi on linjauksia esitetty myös tiivistä rakentuneiden kylätaajamien läpi.

Kappaleessa 4.4. esitetään, että ratalinjaukset sijoittuvat länsipäässä tiivistä rakennetulla alueella tunneliin ja muuten maatalousvaltaiselle alueelle. Ratalinjaus VE N on esitetty kulkevan Nikkilän taajaman keskeltä ja tämä olisi tullut esittää jo ohjelmavaiheessa epäselvyyksien välttämiseksi sekä yleisen selkeyden kannalta.

Kappaleessa 4.4.4. viitataan ainoastaan linjausvaihtoehtojen suhdetta maakuntakaavojen mukaisiin ekologiin verkostoihin. Ratalinjaukset kulkevat Sipoon osalta kokonaisuudessa oikeusvaikutteisten yleiskaavojen alueilla, joissa ekologiset yhteydet on esitetty. Näin ollen olisi ollut tarkoituksenmukaista esittää yleiskaavojen viheryhteydet sekä ekologiset yhteydet tarkemmin jo ohjelmavaiheessa. Sipoo muistuttaa, että Sipoon kannalta maakuntakaavan ekologiset ovat yleispiirteisiä ja oikeusvaikutteisten yleiskaavojen yhteyksien kautta on esitetty kunnan kannalta oleelliset yhteydet, jotka pitäisivät olla lähtökohtana vaikutusten arvioinnissa. YVA-prosessin jatkoa varten Sipoon kunta näin ollen painottaa, että eteenkin yleiskaavojen mukaiset ekologiset yhteydet tulisi Sipoon osalta olla arvioinnin lähtökohta.

Muita yleisiä huomiota

Itäradan YVA-ohjelmassa jää epäselväksi onko hankkeen tavoitteena mahdollistaa lähijunaliikenne Sipooseen. Lähijunaliikennettä Sipoossa tai lähijunaliikenteen asemia Sipoon alueella ei ole huomioitu ohjelmassa. Sipoon kunta toteaa, että lähijunaliikenteen vaikutukset ja asemat tulisi suunnitella ja arvioida samalla tasolla kuin Porvoon osalta on tehty. Lähijunaliikenteellä on merkittävä vaikutus hankkeen vaikutustenarvioiteihin, joten lähijunaliikennettä tulisi tarkastella nyt esitettyä selvästi yksityiskohtaisemmalla tasolla. On myös tärkeää, että lähijunaliikenne ja sen vaikutukset arvioidaan samantasoisesti riippumatta siitä minkä kunnan alueella ollaan.

Itäradan junien nopeudeksi on arvioitu YVA-ohjelmassa 300 km/h. Käytännössä nopeudet eivät voi olla näin kovia taajamissa tai tiiviisti rakennetuilla haja-asutusalueilla. Eri nopeudet vaikuttavat suuresti arvioituihin vaikutuksiin, joten vaikutusten arvioinnit olisi perusteltua tehdä eri nopeusvaihtoehtojen osalta tiiviimmin rakennetulla ja asutulla alueella.

Lopuksi

Sipoon kunta toteaa, että linjaukset VE N ja VE SE ovat esitettyssä muodossaan mahdottomia toteuttaa, eikä niitä tulisi sisällyttää YVA-ohjelman selostukseen tai käyttää radan yleissuunnittelun pohjana. Linjaus VE SP on nykymuodossaan niin ikään ongelmallinen, mutta linjausta tarkentamalla se voi toimia jatkosuunnittelun pohjana. Itäradan linjaus tulisi suunnitella Sipoossa siten, että se aiheuttaa mahdollisimman vähäistä haittaa Sipoon taajamille, suunnitellulle maankäytölle, kyläalueille tai muulle asutukselle. Radan linjaus ei saa haitata Sipoon kunnan olemassa olevia, kaavoitettuja tai suunnitteilla olevia asuin-, työpaikka- tai teollisuusalueita. Myös liikenteellisten estevaikutusten sekä maisemaan, ympäristöön ja kulttuuriperintöön liittyvien

vaikutusten huomiointi on tärkeää. Sipoon kunta ei sulje täysin pois mahdollisuutta linjata rataa Nikkilän kautta. Nikkilän linjauksen ehdottomia edellytyksiä ovat kuitenkin se, että linjaus noudattaa taajama-alueella KeNi-radan/Kerava-Sköldvik-radan linjausta, eikä aiheuta nykyistä ratalinjaa ja KeNi-radan suunniteltua liikennettä suurempia vaikutuksia Nikkilän taajama-alueelle. Tämä tarkoittaa myös merkittävästi suunniteltua alhaisempia ajonopeuksia. Nikkilän linjaukset tulee vähintään mahdollistaa asemat henkilöliikenteelle sekä Nikkilään että Talmaan KeNi radan aluevarausuunnitelman mukaisesti. Sipoon kunta katsoo, että Itäradan linjauksen tulisi Sipoossa kulkea valtaosin tai kokonaan tunnelissa, jotta erityisesti asumiseen ja elinkeinoihin kohdistuvat vaikutukset jäävät siedettävälle tasolle. Nikkilän ja Talman taajama-alueiden lisäksi myös kylien ja niiden reuna-alueiden verrattain tiivis asutus tulee ottaa ratkaisua suunniteltaessa huomioon. Sipoon kunta esittää lisäksi harkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaisempaa panostaa Helsinki-Kouvola ratalinjauksen parantamiseen Itäradan edistämisen sijaan.

Sipoon kunta



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Itärata Oy:n Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta (YVA) / Sibbo miljövärdsmyndighets utlåtande om programmet för miljökonsekvensbedömning (MKB) för Itärata Oy:s Östbana

Rakennus- ja ympäristövaliokunta / Byggnads- och miljöutskottet 19.11.2024 § 128

529/08.00.00.00/2023

Valmistelija / Beredare: ympäristövalvontapäällikkö / miljötillsynschef
Christel Kyttälä, christel.kyttala@sipoo.fi

Viite UUDELY/17031/2023

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. YVA-ohjelma ja sen liitteet löytyvät internetistä osoitteesta www.ymparisto.fi/itarata-yva. Lausunnonantoaika päättyy 22.11.2024, mutta lisäaikaa on myönnetty 27.11.2024 asti.

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen (300 km/h) rata. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola. Ratahankkeen suunnittelusta vastaa Itärata Oy. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana tehdään alustava yleissuunnitelma, jossa tarkastellaan useampia ratalinjavaihtoehtoja.

Itärata-hankkeen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa nykyistä nopeampi kaukojunaliikenne itäiseen Suomeen. Hankkeen toisena keskeisenä tavoitteena on yhdistää Porvoon kaupunki nopean rataliikenteen ja lähijunaliikenteen piiriin. Itärata mahdollistaa lähes puolet nykyistä nopeamman joukkoliikenneyhteyden Porvoosta Helsingin keskustaan. Hanke edistää kestävästä liikkumisesta pääkaupunkiseudulta idän suuntaan ja päinvastoin sekä turvaa osaltaan itäisen Suomen huoltovarmuutta. Valmistuessaan Itärata luo nykyistä nopeamman ja sujuvamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, jolloin se parantaa itäisen Suomen kansallista ja kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi. Hanke mahdollistaa lisäksi tavaraliikenteen.

Linjavaihtoehdot

Lentorata – Paippistentie

- ve KP: Keravan pohjoinen vaihtoehto
- ve KE: Keravan eteläinen vaihtoehto
Lentorata – Backas
- ve N: Nikkilän vaihtoehto
Paippistentie – Backas
- ve AK: Anttilan kylän vaihtoehto



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

- ve SP: Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto
- ve SE: Sähköaseman eteläinen vaihtoehto
Backas – Venjärvi
- ve K: Kuninkaanportin vaihtoehto
- ve K+: Linjausvaihtoehto, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema
- ve P: Puistokadun vaihtoehto
- ve VP: Vanhan Porvoon vaihtoehto
Venjärvi – Korja (Kouvola)
- ve M: Myrskylän vaihtoehto
- ve LE: Lapinjärven eteläinen vaihtoehto
- ve LP: Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto

Vertailuvaihtoehdossa 0+ Itärataa ei rakenneta. Vertailuvaihtoehto muodostuu nykyisestä rataverkosta, johon on lisätty toteutuksessa sekä suunnitteilla olevat hyväksytyt Pääradan parantamishankkeet. Lentorata oletetaan toteutetuksi myös vertailuvaihtoehdossa, jotta Itäradan vaikutuksia pystytään tarkastelemaan itsenäisesti ilman Lentoradan vaikutuksia. Itärata-hankkeessa ei suunnitella uusia parannuksia nykyiseen rataverkkoon.

Hankevaihtoehtojen ympäristövaikutuksia suunnitellaan YVA-ohjelman mukaan arvioitavaksi sekä rakentamisen aikana että toiminnan aikana. Arvioitavia asiakokonaisuuksia ovat mm. vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen, luontoon, pinta- ja pohjavesiin, maa- ja kallioperään, maisemaan, meluun, runkomeluun ja tärinään, ilmanlaatuun, ilmastoon sekä ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen.

Pinta- ja pohjavesi

Pintavesien vaikutusarvio tehdään asiantuntija-arviona, joka perustuu hankkeesta tehtyihin suunnitelmiin sekä saatavissa oleviin tietoihin pintavesien nykytilasta ja vesistöön kohdistuvasta mahdollisesta kuormituksesta. Vaikutusalueella olevien vesistöjen nykytilan kuvausta täydennetään YVA-selostusvaiheessa. Arvioinnissa tarkastellaan hankkeen vaikutuksia alueen vesistöihin sekä hydrologisten olosuhteiden että vedenlaadun ja vesieliöstön (ml. kalasto, erityisesti taimen) osalta. Pintavesiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan vesistöjen ominais- ja erityispiirteet, kuten hydrologia ja morfologia, vedenlaatu, vesieliöstö ja kalasto. Arvioinnissa selvitetään hankkeen vaikutusalueella sijaitsevien järvien ja lampien valuma-alueet sekä vedenjakajat, lähteet, uomat sekä luonnontilaiset purot ja norot.

Hankkeen pohjavesivaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Arvioinnin lähtötietoina käytetään saatavilla olevia tietoja pohjavesialueista, pohjaveden pinnankorkeuksista ja laadusta, maaperä- ja kallioperästä



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

sekä mahdollisia hankkeen suunnitteluun liittyviä selvityksiä. Arvioinnissa huomioidaan mahdollinen vaikutus vesienhoitosuunnitelmissa esitettyjen tavoitteiden toteutumiseen pohjavesien osalta. Selostuksessa esitetään myös hankealueen läheisyydessä mahdollisesti sijaitsevat tiedossa olevat yksityiskaivot. Vaikutusten arvioinnissa esitetään arvio hankkeen vaikutuksista pohjaveden laatuun, määrään ja virtaussuuntiin erityisesti pohjavesialueilla. Hankkeen mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin vedenottamoihin arvioidaan. Etenkin huomioidaan Porvoon ja Ilolan pohjavesialueet, jotka ratalinjaukset alittavat tunnelissa, jolloin pohjavesialueisiin voi kohdistua merkittäviä vaikutuksia.

Melu, runkomelu ja tärinä

Meluvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona perustuen melumallinnuksiin. Mallinnus tehdään ennustetilanteessa kaikille hankevaihtoehdoille ilman meluntorjuntaa ja alustavan meluntorjunnan kanssa. YVAn arviointivaiheessa tunnistetaan ja osoitetaan kartalla ne kohteet, joissa on meluntorjuntatarve. Kaikkiin vaihtoehtoihin suunnitellaan yksi alustava meluntorjunta, jonka lähtökohtana ovat melun ohjearvot (VNp 993/1992).

Tärinän ja runkomelun merkittävyyttä arvioidaan vertaamalla mitattuja tai laskennallisia värähtely- tai runkomelutasoja annettuihin ohjearvoihin. Tarkasteluissa käytetään asuinviihtyvyyden ohjearvoja, sillä ihmisten häiriintymiskynnys yleensä ylittyy merkittävästi pienemmillä arvoilla kuin millä rakenteiden vaurioriski alkaa kasvaa. Merkittävyyteen vaikuttaa tasojen voimakkuuden lisäksi muutos nykytilanteeseen sekä tärinälle tai runkomelulle altistuvien määrä. Tärinä- ja runkomeluvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona, joka perustuu linjausvaihtoehtojen sekä selvitysalueen maaperä- ja liikennetietojen pohjalta tehtävän erillisen selvityksen mukaisiin laskennallisiin ennusteisiin.

Ilmanlaatu

Ilmanlaatuvaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Arvioinnissa hyödynnetään olemassa olevaa tietoa kuten selvitysalueella tehtyjen ilmanlaatumittauksien tuloksia ja tehtyjä ilmanlaatuselvityksiä. Arvioinnissa tuodaan esille ilmanlaadun kannalta merkitykselliset kohteet, kuten asutus ja reitin varrella sijaitsevat herkäät kohteet.

Ihmisten elinolot, viihtyvyys ja terveys

Väestöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvat vaikutukset määritellään YVA-laissa yhdeksi ympäristövaikutusten arvioinnin osa-alueeksi. Vaikutuksilla elinoloihin ja viihtyvyyteen tarkoitetaan ihmisiin, yhteisöihin tai yhteiskuntaan kohdistuvia vaikutuksia, jotka aiheuttavat muutoksia ihmisten elinympäristössä, hyvinvoinnissa tai elämänlaadussa. Nämä nk. sosiaaliset vaikutukset kytkeytyvät suurelta osin hankkeen muihin vaikutuksiin joko välittömästi tai välillisesti. Jonkin tietyn vaikutuksen merkitys saattaa olla erilainen yksilötasolla kuin esimerkiksi ns. yleisen edun näkökulmasta.

Fyysisiä terveyteen vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi altistuminen melulle, tärinälle, ilman epäpuhtauksille tai pinta- ja pohjavesien likaantumiselle. Altistumisen kannalta on merkittävää päästön ohella altistuvien määrä, joka taajamissa on merkittävämpää kuin haja-



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

asutusalueilla liikennemäärien ja asukastiheyden vuoksi. Keskeisiä fyysisen ympäristön terveyttä ja hyvinvointia määrittäviä tekijöitä ovat toimintojen saavutettavuus, elinympäristön laatu sekä liikkumis- ja virkistysmahdollisuudet. Terveyttä voidaan edistää tai se voi heikentyä myös ihmisten arjen olosuhteiden, vuorovaikutuksen, elämäntapojen ja valintojen tuloksena. Asukkaiden hyvinvoinnin kannalta on tärkeää, että alue vastaa heidän nykyisiä ja tulevia asumisen ja elinympäristön arvostuksiaan. Ratahankkeen mahdolliset terveysvaikutukset liittyvät lähinnä rakentamisen aiheuttamiin melu-, värinä- ja ilmanlaatuvaikutuksiin ja junaliikenteen aiheuttamiin melu- ja värinähaittoihin. Terveysvaikutuksiin otetaan kantaa yleisellä tasolla olemassa oleviin tutkimuksiin ja tietoihin perustuen (esim. säädetyt ohjeavot). Tällöin huomioidaan myös, millaisia ajatuksia ja huolia asukkailla on terveysvaikutuksiin liittyen.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Vaihtoehtojen rakentamisen aikaiset vaikutukset kootaan arviointiselostukseen osaksi vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan pääasiassa liikenteelle, asutukselle ja asukkaille sekä luonnonympäristölle aiheutuvia haittoja. Tässä yhteydessä esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen kesto ja rakentamisalueen laajuus. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan muun muassa asukkaiden liikkumisedellytykset ja niiden muutokset. Lisäksi arvioidaan rakentamisen aikaiset vaikutukset pinta- ja pohjavesiin. Arvio perustuu asiantuntija-arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista suhteessa muun muassa asutukseen ja liikenneväyliin. Arviointiselostuksessa esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteet. Rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat pääosin palautuvia, mutta rakentamisen aikana yleensä merkittäviä.

Rakentamisen aikana vaikutuksia voi liittyä muun muassa seuraaviin asioihin:

- työnaikaiset liikennejärjestelyt ja niiden vaikutukset matka-aikoihin sekä estevaikutus (kiertohaitat)
- mahdolliset liikenneturvallisuusriskit
- räjäytys-, louhinta-, paalutus- ja maansiirtotöiden aiheuttamat melu-, värinä- sekä pölyämis- ja viihtyvyshaitat ja räjäytysainejäämät
- rakentamisen aikaiset vaikutukset vesistöihin (samentuminen) ja vaikutukset eliöstöön.

Esittelijä / Föredragande Ympäristövalvontapäällikkö / Miljötillsynschef Kyttälä Christel

Ehdotus / Förslag Rakennus- ja ympäristövaliokunta antaa liitteenä 1 olevan lausunnon asiassa.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Byggnads- och miljöutskottet ger utlåtande om ärendet enligt bilaga 1.

Paragrafen justeras omedelbart.



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut

Rakennus- ja ympäristövaliokunta hyväksyi yksimielisesti
ympäristövalvontapäällikön ehdotuksen.
Pykälä tarkastettiin välittömästi.

Byggnads- och miljöutskottet godkände enhälligt miljötillsynschefens
förslag.
Paragrafen justerades omedelbart.

Liitteet / Bilagor

Liite / Bilaga 1: Lausunto Itärata Oy:n itäratahankkeen YVA-ohjelmasta

Otteen oikeaksi todistaa / Utdragets riktighet intygar

Sipoossa / Sibbo

22.11.2024

Sofia Uí Shúilleabháin
pöytäkirjanpitäjä / protokollförare



Rakennus- ja ympäristövaliokunta /
Byggnads- och miljöutskottet
19.11.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 128

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Kuntalain (10.4.2015/410) 136 §:n mukaan päätöksestä, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta.

BESVÄRSFÖRBUD

Enligt 136 § i kommunallagen (10.4.2015/410) får omprövning inte begäras eller kommunalbesvär anföras i fråga om beslut som endast gäller beredning eller verkställighet.

Rakennus- ja ympäristövaliokunta
PL 7
04131 Sipoon kunta

Uudenmaan ELY-keskus
kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen lausunto Itärata Oy:n Itäratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten vaikutusten arviointiohjelmasta UUDELY/17031/2023

Sipoon rakennus- ja ympäristövaliokunta toteaa, että kunnan alueella Itäradan linjaus tulee suunnitella siten, että se kokonaisvaltaisesti aiheuttaa mahdollisimman vähäistä haittaa niin luonnon- kuin rakennetulle ympäristölle.

Ratalinjauksista Sipoossa

YVA-ohjelman tekstissä tuodaan useassa kohdin (esim. kappale 4.1.3 ja 4.4) esille, että ratalinjaus kulkee suurimmaksi osaksi maaseutumaisilla maa- ja metsätalousalueilla maan pinnalla, taajama-asutuksen ulkopuolella tai alittaan taajaman tunneliosuudella. Ratalinjaus VE N on kuitenkin esitetty kulkevan Nikkilän taajaman keskeltä ja lisäksi linjauksia on esitetty kulkeväksi tiivistä rakentuneiden kylätaajamien läpi. Valiokunta katsoo kuvauksen olevan kaikinensa liian yleispiirteinen sekä etenkin Sipoon kunnan osalta virheellinen.

Radan esitetty linjaus nousee tunnelista maan pinnalle vaihtoehdosta riippuen, Talmassa tai Talman lähellä. Talmassa ja sen lähiympäristössä on jo nykyisellään runsaasti asutusta ja alue tulee olemaan lähitulevaisuuden strateginen kehittämiskohde kunnassa. Kehittämisen laajempaa kokonaiskuvaa linjataan lainvoimaisessa Talman osayleiskaavassa. Lisäksi kunnan kaavoitusohjelmassa on useita Talmaan sijoittuvia asemakaavahankkeita. Valiokunta katsoo olevan tarpeen, että ratalinjauksen ja tunnelin suuaukon sijoituksen kohdalla huomioidaan vaikutukset ympäristöön ja alueen maankäytön kehitykseen nyt esitettyä tarkemmalla tasolla. Kokonaisvaltaisten haittavaikutusten pienentämiseksi, valiokunta näkee tarpeellisenä jatkaa tunneliosuutta merkittävästi Sipoon kunnan alueella. On toki myös tiedostettava ja huomioitava haitat, jotka muodostuvat tunnelin vaatimista pintarakenteista (mm. ilmanottokuilut).

Ekologiset yhteydet

YVA-ohjelmassa verrataan ainoastaan linjausvaihtoehtojen suhdetta maakuntakaavojen ekologisiin verkostoihin (Kappale 4.4.4.). Sipoon kannalta maakuntakaavan ekologiset verkostot ovat yleispiirteisiä, koska ratalinjaukset kulkevat Sipoon alueella kokonaisuudessa oikeusvaikutteisten yleiskaavojen alueilla, joissa on esitetty tarkempi tarve ekologisille yhteyksille. Valiokunta huomauttaa, että olisi ollut tarkoituksenmukaista esittää yleiskaavojen viheryhteydet sekä ekologiset yhteydet tarkemmin jo ohjelmavaiheessa. Valiokunta korostaa, että Sipoon osalta nämä tulee olla arvioinnin lähtökohtana YVA-prossin jatkuessa.

Luonto ja ympäristö

YVA-ohjelmassa on useassa kohdin tunnistettu tarve selvittää luonto- ja ympäristöasioita erinäisin selvityksin. Tämä on sinänsä hyvä asia mutta osoittaa myös tietojen puutteellisuuden nyt lausuttavana olevassa ohjelmassa. Kun YVA-ohjelmavaiheessa on puutteelliset tiedot, vaikuttamismahdollisuus on myös rajallinen. Jos tietoa olisi, paikalliset asukkaat ja asiantuntijat voisivat täydentää tärkeällä lisätiedolla sekä korjata mahdollisia virheitä.

Pohjavesi

Linjaus VE N on esitetty kulkevaksi maan alla Ollisbackan pohjavesialueen kohdalla ja nousevan maan pinnalle Talman eteläpuolella ja kulkevan Nikkilän taajaman halki, joka sijoittuu kahdelle pohjavesialueelle, Nikkilä ja Nordanå. Verrattuna kahteen muuhun linjausvaihtoehtoon (VE SE ja VE SP), joilla ei ole vaikutuksia pohjavesialueisiin, tämä linjaus muodostaa huomattavan riskin, joka tulee huomioida arvioinnissa.

Sipoonjoki

Sipoonjoki on kokonaisuudessaan ja osa sen sivuhaaroista Natura-2000 luonnonsuojelualuetta erittäin uhanalaisen, luonnontilaisen ja paikallisen meritaimenkannan ansiosta. Joessa esiintyy myös mm. EU:n luontodirektiivin liitteen IV a lajeja, kuten vuollejokisimpukka ja kirjojokikorento. YVA-ohjelmassa todetaan, että ”YVA-selostusvaiheessa arvioidaan hankkeen vaikutusalueella olevien Natura 2000-suojelualueiden Natura-arvion tarvetta perustuen niiden suojeluperusteisiin.” Valiokunnan näkemys on, että hanke edellyttää Natura-arvion laatimisen. Näkemys perustuu aikaisemmin toteutettujen hankkeiden tarpeesta laatia Natura-arvio.

Kaikki YVA-ohjelmassa esitetyt Sipoon kunnan alueella kulkevat linjaukset ylittävät maan päällä Sipoonjoen. Ratasillan rakentaminen edellyttää vesilain mukaisen luvan, niin myös mahdollinen maanalainen joen alitus. YVA-ohjelmassa on todettu, että ”Tie- ja siltarummut voivat toimia vaelluskalojen kutuesteinä ja melu ja veden samentuminen voivat häiritä kalojen lisääntymistä. Siksi siltojen rakentaminen tulisi ajoittaa vaelluskalojen lisääntymisajan ulkopuolelle.” On huomioitava, että veden samentumisella saattaa olla pysyvämpi vaikutus kalojen onnistuneeseen lisääntymiseen, sillä sedimentaatio saattaa aiheuttaa kalojen kutupaikkojen liettymistä. Joen alitusta puoltaa joen luonnonympäristön työnaikaisen- ja pysyvän muutoksen vähäisempi riski. Valiokunta katsoo tämän olevan osaltaan perustelu linjauksen kulkemiseksi maan alla.

Lopuksi

Itärata-hankkeen kaikki esitetyt maanpäälliset reittivaihtoehdot ovat Sipoon kannalta haitallisia sekä ympäristölle, eläimille että asutukselle. Rakennus ja ympäristövaliokunta katsoo, että Itäradan linjauksen tulee Sipoossa kulkea ensisijaisesti kokonaan tunnelissa ja ainoastaan perustelluista syistä maan päällä, jotta sekä luonnon- että rakennettuun ympäristöön kohdistuvat vaikutukset jäävät siedettävälle tasolle.

Lausunto
2565/09.03/2024
22.11.2024

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi.
Kirjaamo
Uudenmaan ELY-keskus
PL 36, 000521 HELSINKI

Viite: UUDELY/17031/2023

Suomen metsäkeskuksen lausunto

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Metsäkeskus tarkastelee hanketta kestävään metsätalouteen perustuvien elinkeinojen edistämisen näkökulmasta.

Ratalinjavaihtoehdot kulkevat pääosin harvaan asutussa maaseutumaisessa ympäristössä halkoen viljelykäytössä olevia peltoalueita ja yhtenäisiä metsäalueita. Itäradan ympäristövaikutusten arviointi ei sisällä vaikutusten arviointia metsätalouden harjoittamiseen ja hiilinieluihin. Metsäelinkeinojen harjoittamisen näkökulmasta hanke tulee vaikuttamaan laajojen metsätalousalueiden pirstoutumiseen ja siirtymiseen muuhun maankäyttöön. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella ratalinjavaihtoehtojen vaikutuksia kestäväan metsätalouden harjoittamiseen.

Radan suunnittelussa tulisi myös huomioida vaikutukset metsien käytön logistiseen saavutettavuuteen. Ratayhteys voi katkaista tieyhteyden metsäkiinteistölle. Metsätalouden liikennöinti ja metsien saavutettavuus tulee ottaa huomioon ympäristövaikutusten arvioinnissa ja reittivaihtoehtoja arvioitaessa.

Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan tulisi suosia sellaista reittivaihtoehtoa, joissa haitat metsäluonnolle ja metsätalouden harjoittamiselle sekä metsäkato ovat mahdollisimman vähäiset. Tällaiseen reittivaihtoehtoon voidaan päätyä vain kunnollisella metsätalous vaikutusten arvioinnilla. Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan eri ratavaihtoehtojen vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida ympäristövaikutusten arvioinnissa.

Ilmastovaikutusten kohdalla on tärkeää arvioida hankkeen vaikutukset metsien hiilivaraston ja -nielun muutokseen määrittelemällä hankkeessa poistuvan puuston ja sen hiilensitomispotentiaalin (hiilinielu) määrä.

Lausunto
2565/09.03/2024
22.11.2024

Mika Salmi
Elinkeinopäällikkö
Suomen metsäkeskus, Aleksanterinkatu 18 A, 15140 Lahti

Uudenmaan ELY-keskus

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Päiväys/Datum

21.11.2024

Dnro/Dnr

TRAFICOM/106174/04.04.05.01/2024

Viite/Referens

UUDELY/17031/2023

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevaan ympäristövaikutusten arviointiohjelmaan (YVA-ohjelma). Traficom on osallistunut Itäradan YVAN ja alustavan yleissuunnitelman viranomaisille ja sidosryhmille järjestettyihin hankeryhmän kokouksiin.

Traficom lausuu seuraavaa

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on kuvattu laajasti nykytilannetta, tehtyjä selvityksiä ja kaavoitusta sekä vaikutusten arvioinnin tavoitteita ja menetelmiä. Lisäksi YVA-ohjelman tarjoaminen tutustuttavaksi DIGI-YVA-muodossa on hyvä keino madaltaa kansalaisten kynnystä tutustua aineistoon.

Kiinnitimme huomiota seuraaviin asioihin, joiden kohdalla YVA-ohjelmaa olisi mahdollisesti syytä tarkentaa tai miettiä toisesta näkökulmasta:

Nykytilanteen kuvaus

Liikenteen nykytilakuvaukseen tulisi lisätä enemmän valtakunnallista näkökulmaa. YVA-ohjelmassa esitetyt absoluuttiset matkustajamäärätiedot tulisi YVA-selostuksessa tehtävissä arvioissa suhteuttaa muiden ratayhteyksien matkustajamääriin, jotta matkustamisen kokonaiskuva nousisi esiin. Tässä yhtenä lähteenä voidaan käyttää Traficomin tekemää tarkastelua Suurten kaupunkiseutujen yhteystarpeista (<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/suurten-kaupunkiseutujen-yhteystarpeet#70060-2>).

Vaikutusten arviointi

Matkustajien aikakustannusten muutoksia kuvaamalla ja arvioimalla voitaisiin kuvata saavutettavuuden muutosta paremmin kuin nyt YVA-ohjelmassa esitetyillä tarkasteluilla. Liikenteen mallinnuksella tuotettavista tunnusluvuista olisi helppoa laskea myös matkustajien aikakustannusten muutokset.

YVA-ohjelmasta puuttuu kuvaus, miten tarkastellaan vaikutuksia tavaraliikenteeseen. Tämä on olennainen kokonaisuus ja tarkastelu olisi tärkeää lisätä YVA-ohjelmaan ja kuvata sitten vaikutukset YVA-selostuksessa.

Liikenteelliset vaikutukset riippuvat suuresti Porvoon maankäytöstä sekä toisaalta Porvoon bussiyhteyksien kehityksestä vertailuvaihtoehdossa. YVA-ohjelmasta ei selviä millaista maankäyttöä ja joukkoliikennejärjestelmää ennusteissa käytetään

lähtökohtana. Vaikutusten arvioinnissa käytettävän maankäytön tulisi ensisijaisesti perustua Tilastokeskuksen väestöennusteeseen. Herkkyystarkasteluja voidaan toki tehdä myös muilla maankäyttöennusteilla. Tärkeää on kuvata selvästi, mitä kaikkea tarkastellut vaihtoehdot sisältävät ja millä perustein rajausta on tehty sekä tarkastellun vaihtoehdon realistisuus. Tällä myös turvataan YVA-prosessin uskottavuutta ja tarkastelujen hyväksyttävyyttä.

YVA-ohjelmassa on tarpeettomasti kuvattu vaikutuksia liikenteellisten vaikutusten osiossa, vaikka arviointiohjelmassa tulisi esittää, miten vaikutuksia tullaan jatkossa arvioimaan. Esimerkiksi kohdissa "Liikenteellisten vaikutusten kohdentaminen" ja "Arvioitavat liikenteelliset vaikutukset" esitetään vaikutuksia, joita ei olla vielä arvioitu. Mikäli osioissa viitataan aiemmin tehtyihin vaikutusarvioihin, olisi niihin syytä esittää lähdeviitteet. YVA-ohjelman keventämisen näkökulmasta olisi myös hyvä, että siinä ei esitettäisi asioita, jotka eivät tähän vaiheeseen kuulu.

Melua ja tärinää arvioitaessa on tärkeä arvioida myös mahdollisten tunnelivaihtoehtojen aiheuttama runkomelu ja tärinä sekä erilaisten tunneleihin liittyvien ilmanvaihtokuilujen koneiden ja mahdollisten varavoimakoneiden yms. aiheuttama melu ja tärinä. Tunnelivaihtoehtojen osalta olisi myös arvioitava suuaukkojen aiheuttamat muutokset maisemaan ja esimerkiksi ihmisten ja eläinten kulkureitteihin ja mm. pelastuspalvelujen pääsy sekä ympäröiviin kohteisiin että tunneleihin.

Vertailtavat vaihtoehdot

Yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi hyvä olla nykyisen Helsinki–Lahti-yhteyden kehittäminen (esim. nopeuden nostaminen). Näin saataisiin kokonaisvaltaisempi käsitys Itäradan eri linjausvaihtoehtojen hyödyistä.

Asp Emil
Ylijohtaja

Väisänen Laura
Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 21.11.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
PL 36, 00521 HELSINKI

Lausunto Tukes 11217/03.00.02/2024

Asia

Lausunto Itäradan YVA-ohjelmasta

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Lausunto

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

- Kemikaalilaitosten riskit ja niiden vaikutukset junarataan tulee huomioida.
- Junaradan vaikutukset olemassa oleviin kemikaalikohteisiin tulee huomioida (esim. sähköistetystä radasta aiheutuva kipinäointi).
- Radan rakentamisella (esim. uudet liittymät, sillat), voi olla vaikutusta esim. kemikaalilaitoksille tapahtuvaan liikenteeseen. Pelastustoimen lähestyttävyyks on ensisijaisen tärkeää huomioida suunnittelussa ja varmistaa myös radan rakentamisvaiheessa. Kemikaaliturvallisuuslainsäädäntö edellyttää, että pelastusyksiköillä tulee olla pääsy tuotantolaitoksen alueelle, onnettomuusvaarallisiin kohteisiin sekä sammutusveden ottopaikoille vähintään kahdesta eri suunnasta (VNa 856/2012, VNa 858/2012).
- Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointivyyöhykkeelle suunniteltu ratayhteys mahdollisesti sijoittuu. Näillä laitoksilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden

aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista

- Tukes ylläpitää listausta valvomiensa kemikaalikohteiden konsultointivöhykkeistä:
<https://tukes.fi/teollisuus/maankaytonsuunnittelu>
- Suunnitteilla olevan vetysiirtoverkon lisäksi tulee huomioida maakaasun korkeapaineiset siirtoputkistot. Ne ovat löydettävissä Gasgridin karttapalvelusta: [Gasgrid kartta](#).

Lisätietoja lausunnosta

Lisätietoja antaa Tanja Heinimaa, etunimi.sukunimi@tukes.fi

Esittelijä: Tanja Heinimaa, Johtava asiantuntija

Ratkaisija: Kati Hietämäki, Ryhmäpäällikkö

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Allekirjoittajan henkilöllisyyden ja allekirjoituksen ajankohdan voi varmistaa allekirjoitusta klikkaamalla ja asiakirjan aitous voidaan todentaa sähköisesti. Jos asiakirjaa muutetaan jälkikäteen, allekirjoitus ei ole enää kelvollinen. Sähköinen asiakirja on alkuperäiskappale, eikä allekirjoituksen oikeellisuutta voi varmistaa paperitulosteesta. Alkuperäisen sähköisen asiakirjan voi tarvittaessa pyytää Tukesin kirjaamosta.

Tiedoksi

Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
Uudenmaan ELY/ Maankäyttö

Ryhmäpäällikkö Kati Hietämäki
7.11.2024

Johtava asiantuntija Tanja Heinimaa
7.11.2024

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 397

Itärata, ympäristövaikutusten arviointiohjelma, lausunto

TUUDno-2024-1946

Valmistelija / lisätiedot:

Ulla Saari, Henna Lindström, Vili Lustman
saari.ulla@tuusula.fi, henna.lindstrom@tuusula.fi, vili.lustman@tuusula.fi
kaavasuunnittelija, yleiskaavasuunnittelija, asemakaavasuunnittelija

Liitteet

- 1 Uudenmaan ELY-keskus 14.10.2024 Lausuntopyyntö Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta, khall 18.11.2024
- 2 Karttaote YVA-ohjelmasta, khall 18.11.2024

Lausuntopyyntö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus pyytää Tuusulan kunnalta lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Lausunnot tulee toimittaa kuulutuksessa ilmoitettuna aikana, viimeistään 22.11.2024. Viitteeksi UUELY/17031/2023. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toimii hankkeessa YVA-lain tarkoittamana yhteysviranomaisena. Arviointiohjelma, sen liitteet ja kuulutus löytyvät ympäristöhallinnon verkkosivuilla www.ymparisto.fi/Itarata-YVA.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Itäradan YVA käsittää ympäristövaikutusten arvioinnin Itäradasta, joka on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti-Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen on aloitettu keväällä 2024. YVA-ohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella toteutetaan hankkeen ympäristövaikutusten arviointi sekä laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus.

Ympäristövaikutusten arviointi tehdään lainsäädännön mukaisesti (YVA-laki 252/2017, 2§). Ratahankkeessa arvioidaan lisäksi lainsäädännön edellyttämien vaikutusten arvioinnin lisäksi liikenteelliset vaikutukset.

Hanketta koskevat tiedot

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Itäradan toteuttaminen vaatii Lentoradan toteutumisen. Lisäksi Itärata liittyy muun muassa Helsinki-Tallinna rautatietunnelin sekä Kerava-Nikkilä-radan suunnitelmiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

YVAssa tutkittavat vaihtoehdot

Itäradan linjausta on tutkittu eri vaihtoehdoille rataosuuksittain. YVAssa arvioitavat Itäradan linjausvaihtoehdot:

Lentoradan ja Paippistentien välillä:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Paippistentien ja Backaksen välillä:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE)

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan vaihtoehdot:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K, joka mahdollistaa maanpäällisen aseman (asemavaihtoehto A) toteuttamisen Kuninkaanportin alueelle.
- Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehto K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+)
- Puistokadun linjausvaihtoehto P, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto B) toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen.
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP, joka mahdollistaa tunneliaseman (asemavaihtoehto C) toteuttamisen Porvoon keskusta, Vanhan Porvoon läheisyyteen.

Rataosuuksista Lentorata-Paippistentie sijoittuu osittain Tuusulaan ja sille on tarkasteltu linjausvaihtoehtoja Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) ja Keravan eteläinen vaihtoehto (KE). Molemmissa linjausvaihtoehdoissa rata kulkee tunnelissa Lentoradan tunnelin ali ja nousee maanpintaan Sipoossa.

Ratalinjauksen alueella on Tuusulassa voimassa Sulan osayleiskaava (27.1.2016), Rykmentinpuiston osayleiskaava (22.10.2014) sekä Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaava (9.4.2001). Sulan osayleiskaavassa on varauduttu Lentorataan merkinnällä Lentoradan vaihtoehtoinen linjaus.

Tuusulan lausunto ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Itärata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja Helsingin seudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Toteutuessaan sekä lähi- että kaukoliikenneyhteytenä Itärata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemanseuduille. Itäradan potentiaali lähiliikennettä palvelevana ratana tulee arvioida vaikutusarvioinnin yhteydessä ja huomioida koko seudun kasvutavoitteet pitkällä aikavälillä. Samassa yhteydessä YVA:ssa tulisi tarkastella tunneliosuuden osalta linjausta, joka mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen myös Hyrylään ja samalla Tuusulan keskustaajaman kytkemisen lähijunaliikenteen piiriin Itäradan rakentamisen yhteydessä tai erikseen myöhemmin, jotta ratayhteyden täyttää potentiaalia ei menetetä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Toteutuessaan Hyrylän kautta kulkeva rata ja radalla kulkeva taajamaliikenteen junavuorotarjonta mahdollistaisi nopean ja suoraviivaisen yhteyden Tuusulan ja Helsingin välillä, mikä siirtäisi liikenteen painopistettä yksityisautoilusta joukkoliikenteen pariin. Tuusulassa on valtavasti asuntotuotannon kehittämispotentiaalia ja Etelä-Tuusulasta on muodostumassa myös seututasoisesti merkittävä työpaikkatoimintojen keskittymä. Alueen saavutettavuus myös etelästä tulee siis korostumaan tulevaisuudessa.

YVA-ohjelman mukaan Itäradan suunnittelun lähtökohtana on tammikuussa 2024 valmistunut Itäradan pääsuuntaselvitys. Pääsuuntaselvitystä valmisteltaessa Tuusulan kunta ei ole ollut kutsuttuna mukaan työhön eikä kyseinen työ ole ollut julkisesti nähtävillä lausuntojen jättämistä varten. Tätä Tuusulan kunta pitää suurena puutteena. Pääsuuntaselvityksessä Itärata erkaantuu Lentoradasta Helsinki-Vantaan aseman pohjoispuolella maanalla. YVAssa sekä myöhemmin laadittavassa yleissuunnitelmassa tulee ottaa vaihtoehtotarkasteluun mukaan Tuusulan osalta kaksi vaihtoehtoa; vaihtoehto, jossa Itärata mahdollistaa maanalaisen aseman Hyrylään ja vaihtoehto, jossa linjaus noudattaa Lentoradan tunnelivarausta Tuusulan kunnan alueella. YVAssa tulee huomioida mahdolliset aiheutuvat rajoitteet, kuten kuilut, rakentamisen aikainen liikenne ja melu sekä maalämpökaivot.

Erillisen Itäradan tunnelin louhittavan kiviaineksen kuljetus ja välivarastointi aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia suunniteltavien ajotunnelien ja välivarastointialueiden ympäristössä. Vaikutukset ulottuvat laajallekin alueelle riippuen suunniteltavista kuljetusreiteistä. Mikäli tällaista toimintaa suunnitellaan tapahtuvan Tuusulan kunnan alueella, tulee siitä neuvotella Tuusulan kunnan edustajien kanssa.

Tuusulan valtuusto on hyväksynyt Tuusulan yleiskaavan 2040 kokouksessaan 14.11.2022. Yleiskaavasta jätettyjen valitusten käsittely on kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa eikä yleiskaava ole siten vielä lainvoimainen. Yleiskaavan voimaantulon myötä koko kunnan alueelle tulee voimaan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkintä, jolla varaudutaan Lentorataan. Lisäksi yleiskaavaan on merkitty Kulloontien ja Tuusulanväylän varrelle joukkoliikenteen laatuikäytävä, joka voidaan toteuttaa myös raideliikenneyhteytenä.

Hyrylässä, Rykmentinpuiston alueelle on Rykmentinpuiston osayleiskaavassa osoitettu henkilöliikenteen terminaalialue, joka merkintänä osoittaa linja-autoterminaalien pysäkkien likimääräisen sijainnin. Osayleiskaavan terminaalimerkinnässä todetaan myös, että mahdollisen maanalaisen metro- tai muun raideyhteyden pysäkin sisäänkäynti tulee yhteyden toteutuessa sijoittaa terminaalien yhteyteen.

Tuusulan itäväylän itäpuolella on vireillä Tuusulan kaavoitus suunnitelmassa 2025 - 2028 (Valt. 11.11.2024 §109) I-luokan kärkihankkeeksi osoitettu Rykmentinportti I - asemakaava. Kaavoitus suunnitelmaan on merkitty myös Vantaaseen rajautuva Tuusulan itäväylän työpaikka-alueen asemakaava III-luokan hankkeena, jonka kaavoittaminen aloitetaan myöhemmin. Arvioinnissa tuleekin huomioida nykytilan ja lainvoimaisten asemakaavojen lisäksi alueen suunnitelmat. Rykmentinportin asemakaavaehdotuksessa on huomioitu suunniteltavan Lentoradan vaatimat ilmanvaihtokuilut. Itäradan suunnittelussa on hyödynnettävä Lentoradan maanpäälliselle tekniikalle osoitettuja tilavarauksia. Maan alla kulkeva Itärata voi aiheuttaa vaikutuksia myös alueen energijärjestelmille.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

YVA-ohjelmassa todetaan, että runkomelulle altistuvia herkkiä kohteita on vähän. Runkomelu tulee tarkastella osana meluntorjuntaa ja sen tehokkaaseen vaimentumiseen tulee kiinnittää huomiota radan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että runkomelu pysyy ohjearvojen rajoissa.

YVA-selostuksessa tulee esittää yksityiskohtaiset melukartat, joista on nähtävissä rakennukset ja kiinteistöt, joihin laskennallinen runkomelu voi kohdistua. Melutarkasteluissa tulee huomioida mahdolliset olemassa olevat tai suunnitellut herkat kohteet.

Tuusulan kunta haluaa olla jatkossakin vahvasti mukana hankkeen arvioinnissa ja suunnittelussa sen kaikissa vaiheissa.

Ehdotus

Esittelijä: Kalle Ikkela, pormestari

Kunnanhallitus päättää

- merkitä tiedoksi Itärata Oy:n lentoratahankkeen YVA-ohjelman
- hyväksyä perusteluosan mukaisen lausunnon Uudenmaan ELY -keskukselle toimitettavaksi
- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Kokouskäsittely

Kaavoituspäällikkö Anne Olkkola selosti asiaa kokouksessa.

Varajäsen Kati Lepojärvi saapui kokoukseen asian käsittelyn aikana klo 15.10.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, annukka.engstrom@ely-keskus.fi, Suunnittelujohtaja Minna Weurlander minna.weurlander@itarata.fi

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Ote pöytäkirjasta, joka on asetettu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa 22.11.2024

Tiedoksianto asianosaiselle

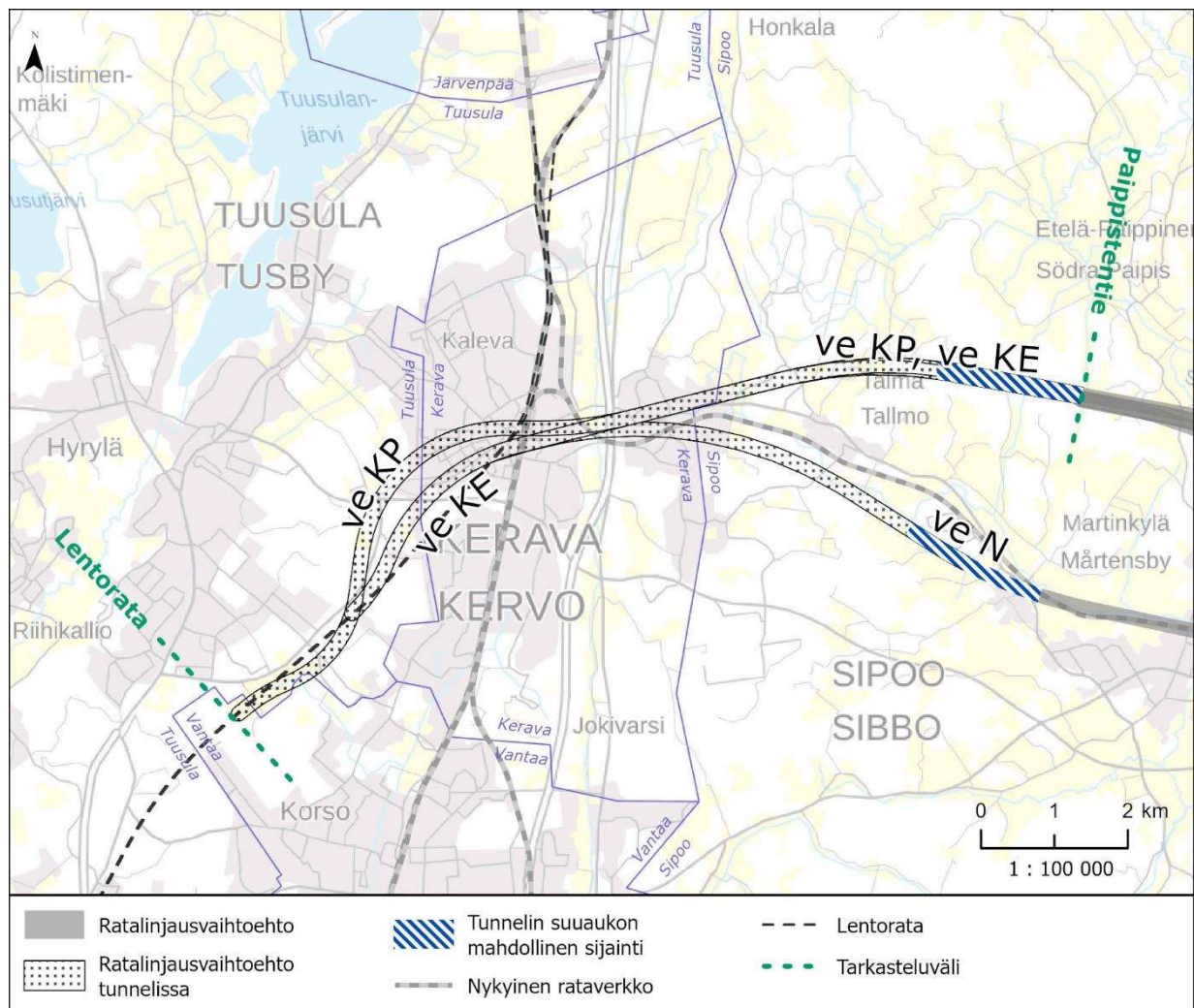
Lähetetty tiedoksi sähköpostilla (Laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa § 19) 22.11.2024.

2.2.1 Lentorata-Paippistentie

Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla. Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Kumpikin vaihtoehto kulkee tunnelissa Lentoradan tunnelin ali ja nousee maan pinnalle Sipoossa, Paippistentien länsipuolella. Keravan pohjoisen vaihtoehdon ratageometria mahdollistaa tunneliaseman suunnittelemisen Keravalle myöhemmässä vaiheessa: tästä syystä Keravan eteläisen vaihtoehdon linjaus voi nousta maan pinnalle pohjoista linjausta aiemmin, mahdollistaen lyhyemmän tunneliosuuden. Tunnelivaihtoehtojen suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.



Kuva 2.2 Vaihtoehdot välillä Lentorata-Paippistentie. Tunneleiden suuaukkojen sijainti tarkentuu alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Keravan tunnelivaihtoehtojen lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa vaihtoehtoa (N), joka on kuvattu tarkemmin seuraavassa alaluvussa.

Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Siivola Mari Heilimä	Telia Tunnistus	22.11.2024 13:13:11 UTC+02:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisälllys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (5 sivua)



Aluesuunnittelu / Pasi Kouhia

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

UUDELY/17031/2023

Uudenmaan liiton lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (YVA-lakiin). Menettelyssä vertaillaan hankkeen vaihtoehtoja ja tuotetaan tietoa päätöksenteon tueksi. Hankkeen tavoitteena on löytää arviointimenettelyn pohjalta Itäradalle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, jossa on sovitettu yhteen erilaisia tarpeita.

Lausunto

Maakuntakaavatilanteen kuvaus

Ratalinjausvaihtoehtojen suhde voimassa oleviin maakuntakaavoihin on esitetty liitteen 2 kartassa.

Itä-Uudenmaan ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavat, joiden alueelle ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat, ovat osa Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuutta, joka sai lainvoiman 13.3.2023. Itärata on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Keravalta Sipoon Talman itäpuolelle ohjeellisena liikennetunnelin linjauksena. Tästä eteenpäin rata jatkuu Porvooseen ohjeellisena pääradan linjauksena. Porvoon ja Koskenkylän välillä Itärata on merkitty pitkällä aikavälillä toteutettavan pääradan ohjeellisella linjauksella, ja Koskenkylän ja Kouvolan välille on puolestaan osoitettu liikenteen pitkän aikavälin yhteystarve.

Uudenmaan alueella on lisäksi voimassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, joka sisältää tuulivoimaratkaisun, sekä Östersundomin maakuntakaava, jonka alueelle hankkeella ei kuitenkaan ole suoria vaikutuksia.

YVA-ohjelmassa on asianmukaisesti todettu maakuntakaavatilanne ja kuvattu hankkeen suhde maakuntakaavaan, sekä listattu hankealueelle sijoittuvat maakuntakaavamerkinnot. Joitakin yksittäisiä huomioita tuodaan kuitenkin esiin eri teemoja koskien tuonnempana tässä lausunnossa.

Maankäyttö, alue- ja yhdyskuntarakenne

Maankäyttö, alue- ja yhdyskuntarakenne on kuvattu YVA-ohjelmassa asianmukaisesti. Muutamia pieniä huomioita:

- Voimassa olevien maakuntakaavojen osalta on listattu kaavamerkinnot, joiden alueelle ratalinjausvaihtoehdot sijoittuvat. Kappaleeseen olisi tarpeen lisätä, että kaavamerkintöjen ja merkintäkohtaisten määräysten lisäksi aluetta koskevat maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset.
- Väestön osalta ohjelmassa on kuvattu asukasmääriä kattaen vaikutusalueen kuntien koko alueen. Uusien ratalinjausten suhteesta väestöön antaisi selkeämmän kuvan tarkentaminen hankkeen keskeiseen vaikutusalueeseen (asukasmäärä esimerkiksi noin 1 km etäisyydellä ratalinjauksista).
- Pienenä yksityiskohtana liittyen kappaleeseen 4.2.1 Maakuntakaavoitus: Uudellamaalla on voimassa myös Östersundomin maakuntakaava, mutta mikään ratalinjausvaihtoehdoista ei sijoitu sen alueelle eli se ei ole tämän vaikutusten arvioinnin kannalta relevantti.
- Kappaleessa 6.1 todetaan alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta, että Itäradan toteuttamisella *on jopa valtakunnallisia vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen*. Uudenmaan liitto huomauttaa, että tämä voi olla tässä vaiheessa vasta hypoteesi tai hankkeelle asetettu tavoite, ei johtopäätös, koska vaikutusten arviointia ei ole vielä tehty.

Liikenne ja liikkuminen

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa on liikenteen ja liikkumisen osalta huomioitu monia keskeisiä tekijöitä. Vertailutilanteena on asianmukaisesti käytetty ns. 0+-tilannetta, jossa Itärataa ei rakenneta, mutta nykyisen rataverkon parantamistoimet on huomioitu. Tämä lähtökohta tarjoaa realistisen perustan arvioinnille ja mahdollistaa hankkeen vaikutusten vertailun toteutumattomaan vaihtoehtoon.

Arviointiohjelmassa on oletettu, että Itäradan toteutuessa Lahden oikoradan kautta kulkeva markkinaehtoinen kaukoliikenne siirtyisi käyttämään Itärataa, mikä tarkoittaa, että kaikki Itä-Suomeen suuntautuva kaukojunaliikenne kulkisi tätä uutta reittiä pitkin. Lahtea palvelisivat tällöin ensisijaisesti Z-, O- ja G-junat. Ohjelmassa on myös huomioitu vaikutukset Porvoon ja Lahden liikenteeseen, mikä osoittaa pyrkimystä kattavaan vaikutusten arviointiin.

Liikenteen ja liikkumisen osalta arvioitaviksi on nostettu useita tärkeitä tekijöitä, kuten junaliikenteen saavutettavuusvaikutukset, kulkutapamuutokset, joukkoliikenteen matkustajien matka-aikasuoritteiden muutokset sekä matkustaja- ja liikennemäärien ja kulkuvälineiden

liikennesuoritteiden muutokset. Näiden arviointi antaa hyvän pohjan ymmärtää Itäradan vaikutukset matkustamiseen ja liikkumiseen.

YVA-prosessissa tulisi kuitenkin täydentää arviointia seuraavilla näkökohdilla:

Matka-aikahyötyjä on tärkeää arvioida tarkemmin, sillä ne ovat keskeinen peruste suuren infrastruktuurihankkeen hyötyjen tarkastelussa. Tulokset tulisi näkyä esimerkiksi aikamääreillä, jotta eri vaihtoehtojen erot tulisivat selkeästi esille. Arvioinnissa tulee myös selkeästi tuoda esille mitkä toimenpiteet tulee tehdä, että kyseisiin aikahyötyihin päästään. Myös saavutettavuuden muutoksia tulee arvioida riittävän laajasti erityisesti Helsingin metropolialueen näkökulmasta. Esimerkiksi työvoiman saavutettavuuden kannalta on tärkeää tarkastella, Millaisia vaikutuksia Uudellemaalle kohdistuu hankkeen toteutumisen myötä. Esimerkiksi noin 120 000 asukkaan Lahti on merkittävä osa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta, ja nopeilla kaukojunilla on tärkeä rooli osana pendelöintiliikennettä. Toisaalta uusi ratayhteys mahdollistaisi pendelöinnin junalla Porvoosta pääkaupunkiseudulle.

Kappaleessa ”Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen” (6.2) todetaan, että ”yhteys Itäradan kautta on huomattavasti oikorataa nopeampi”. Matka-aika-arviot välillä Helsinki-Kouvola on syytä kuvata selkeästi kartalla ja/tai taulukossa.

Maisema- ja kulttuuriympäristö

Maakunnan liiton tehtäväkenttään maiseman ja kulttuuriympäristön osalta sisältyvät valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat alueet ja kohteet on kuvattu arviointiohjelmassa asianmukaisesti.

Kappaleessa 5.2 Vaikutusalue todetaan, että ”Maisemavaikutukset voivat ulottua avoimessa maastossa muutaman kilometrin etäisyydelle”. Koska maisemavaikutus voi visuaalisen vaikutuksen lisäksi muuttaa maiseman luonnetta tai laatua, tulee arvioinnissa ottaa huomioon maisematilat ja niiden luonne riittävän laajana kokonaisuutena.

Kappaleessa 5.4 Vaikutusten merkittävyyden arvioinnin perusteet on kuvassa 5.2 esitetty taulukko, jossa vaikutuksen merkittävyyden arvioinnissa muutokselle annetaan aina joko myönteinen tai kielteinen arvo. Maisemavaikutusten arvioinnissa ei kuitenkaan ole aina mahdollista objektiivisesti tehdä johtopäätöksiä maisemassa tapahtuvan muutoksen positiivisuudesta tai negatiivisuudesta.

Melu, tärinä ja ilmanlaatu, sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset

Mahdolliset melu- ja tärinävaikutukset, sekä ihmisiin kohdistuvat vaikutukset on tunnistettu asianmukaisesti ja ohjelma antaa hyvät lähtökohdat niiden arviointiin.

Ilmastovaikutukset

Itäradan ilmastovaikutusten arviointi on yksi tavoitteiden saavuttamisen kannalta tärkeä arvioinnin osa-alue. Itäradan merkitystä on perusteltu mm. vastaamalla kansallisiin ilmastotavoitteisiin, joten tästä syystä Uudenmaan liitto kannustaa kattavaan ja huolelliseen vaikutusten arviointiin ilmastovaikutusten osalta. On myös tärkeää tunnistaa, miten Itärata vaikuttaa kulkutapajakaumaan ja sitä kautta aiheutuviin päästöihin ja mahdollisiin päästövähennyksiin.

Ohjelmassa esitetty ilmastovaikutusten arvioinnin sisältö vaikuttaa lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaiselta.

Luontoarvot ja ekologiset verkostot

Kohdassa 4.4.2 Suojelualueverkosto ja muut huomioitavat kohteet ei tekstissä mainita maakunta- tai kuntakaavojen suojelualuemerkintöjä. Maakuntakaavamerkinnät ovat kuitenkin mukana Luontokarttasarjassa (liite 4) lähteenä ja merkintöjen selityksessä, paitsi että eivät näy itse kartoissa (esimerkiksi Sipoonkorven kansallispuiston pohjoisosien alueella rajaukset eivät täsmää). Karttojen merkintöjen selityksessä on mukana maakuntakaavasta sekä luonnonsuojelualue -niminen merkintä että suojelualue -niminen merkintä. Luonnonsuojelualue-nimisenä merkintää käytetään kuitenkin vain Östersundomin alueen maakuntakaavassa, joten sen ei tarvitse olla mukana näiden ratalinjausten tarkastelussa. Kartat olisi hyvä merkitä tunnuksin, esim. tässä tapauksessa 4A voisi olla liitteen 4 läntisin karttaote.

Suojelualuemerkintöjen lisäksi Uudenmaan liitolta saa paikkatietoaineistoja ekologisista verkostoista ja maakunnallisesti arvokkaista sekä mahdollisesti maakunnallisesti arvokkaista luontokohteista. Uudenmaan liitto auttaa mielellään kaavamerkintöjen ja lähdeaineistojen tulkinnessa.

6.3. kohdassa todetaan, että ”Vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan myös radan erilaisia rakenteita, kuten mahdollisia siltoja ja tunneleita, joiden alueella joitakin kohteita voidaan mahdollisesti säilyttää.” Tarkastelua kannattaa laajentaa sisältämään luontokohteiden lisäksi ekologisten yhteyksien toimivuuden näkökulman. 6.3.4. Ekologinen verkosto - kohdassa on syytä painottaa arvioinnissa myös ilmaston muuttumisen aiheuttamaa lisätarvetta hyvälle ekologiselle kytkeytyvyydelle.

Luontoselvitysten sisällössä on hyvä ottaa huomioon myös mahdolliset potentiaaliset alueet ekologisten kompensatioiden toteuttamiseen luonnonsuojelulain mukaisella tavalla, esimerkiksi luonnonympäristöjen tilan parantamismahdollisuudet. Samoin 5.8 Haitallisten ympäristövaikutusten torjunta ja lieventäminen -kohdassa on hyvä ottaa välttämisen ja lieventämisen lisäksi huomioon mahdollisuudet jäljelle jäävien, luonnolle aiheutuvien haittojen ekologiseen kompensatioon. Lisätietoa esimerkiksi [Luontokato ja Väyläverkot, Väyläviraston julkaisuja 15/2023](#).

Lopuksi

Kokonaisuutena vaikutusten arvioinnin lähtötilanne ja menetelmät on kuvattu asianmukaisesti ja ohjelma antaa hyvät lähtökohdat ympäristöarvioinnin selostusvaiheeseen.

Arviointiohjelmassa on esitetty riittävästi vaihtoehtoja ja ne ovat toistensa kanssa vertailukelpoisia. Ohjelmassa esitettyä arvioinnin laajuutta voidaan pitää lähtökohtaisesti riittävänä arviointiselostuksen laatimiselle.

Uudenmaan liitolla ei ole muuta lausuttavaa arviointiohjelmasta.

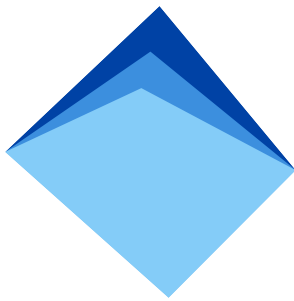
Mari Siivola
aluesuunnittelun vastuualueen johtaja

Jakelu

Uudenmaan ELY-keskus / Kirjaamo
Uudenmaan liitto / Kirjaamo

Tiedoksi

Itärata Oy



Vantaa Vanda

YLEINEN ALLEKIRJOITUSPROSESSI

Yleinen allekirjoitusprosessi Lausunto VKM_183_2024 Itäradan YVA_Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on allekirjoitettu Visma X-Sign -palvelussa. Prosessin tunnus on 7b233bde-a5e2-462d-8084-633c558f0f61.

ALLEKIRJOITUKSET

Allekirjoittaja	Poutanen Marjo
Allekirjoitusaika	20.11.2024 13:50
Allekirjoittaja	Koivisto Markus Andreas
Allekirjoitusaika	20.11.2024 13:52

ASIAKIRJAT

Asiakirjat	Lausunto VKM_183_2024 Itäradan YVA_Ympäristövaikutusten arviointiohjelma.pdf
------------	--

**Vantaa**

PVM:

20.11.2024

DNRO:

VKM/183/2024

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Uudenmaan ELY-keskus
Ympäristö ja luonnonvarat
PL 36
00521 Helsinki

Viite: Lausuntopyyntönne 14.10.2024

Asia: ITÄRADAN YVA. YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN
ARVIOINTIOHJELMA.

Sijainti: Suunniteltu rata kulkisi Vantaalla suunnitellusta lentoradasta
tunnelissa kohti Tuusulan ja Keravan rajaa.
Vierumäki 87, Vallinoja 88

Uudenmaan ELY-keskus on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa Itärata Oy:n Itäratahanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Suunnitella oleva rataosuus kulkisi Helsinki-Vantaan lentoasemalta itäiseen Suomeen. Itäradan linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla ja liittyvät nykyiseen rataverkkoon Korian alueella Kouvolassa.

Itäradalla on hyvin vähäisiä vaikutuksia Vantaan alueeseen. Itäradan ratayhteys vaatii toteutuakseen Pasila–Kytömaa-välille suunnittelun Lentoradan, joka on suunniteltu kulkevan Vantaalla tunnelissa. Suunnitelmien mukaan Itärata erkanee Lentoradasta Vantaan ja Tuusulan rajalla ja jatkaa itään Keravan kautta Sipooseen. Suunnitellun radan kohdalla, Vantaan alueella, ei ole yhtään rakennusperintökohdetta, eikä maisema- tai muinaisjäännösaluetta. Näin ollen Vantaan alueella ei ole arvioitavaa kulttuuriympäristön osalta, eikä Vantaan kaupunginmuseolla siten ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Marjo Poutanen
Museopalveluiden päällikkö

Andreas Koivisto
Arkeologi

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

viitteeksi: UUDELY/17031/2023

Vantaan kaupungin lausunto Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Ohjelmaan on koottu laajasti arvioitavia vaikutuksia ja hankkeen YVA-arviointi antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle. Arvioitavat vaihtoehdot on kuitenkin kuvattu arviointiohjelmassa varsin suppeasti, koska suunnitelmat ovat vielä alustavia.

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja. Linjausvaihtoehdot erkaantuvat Lentoradan tunnelista Vantaan ja Tuusulan rajalla. Näistä vaihtoehdoista Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP) kulkee osittain Vantaan puolella Vallinojan alueella. Linjaus sijoittuu yleiskaavan tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (TY) sekä lähivirkistysalueelle (VL). Alueella ei ole asemakaavaa Vantaalla, mutta ratalinjausvaihtoehtojen välittömässä läheisyydessä on asemakaavoitettua aluetta. Vaihtoehdon kulkiessa kyseisellä kohdalla tunnelissa suoria vaikutuksia Vantaan maankäyttöön ei todennäköisesti ole.

Tarkempia tietoja esimerkiksi huolto- ja pelastusteistä ei vielä ole, mutta näiden vaikutus kohdistuu lähtökohtaisesti ratalinjan maastokäytävään ja radan suojavyöhykkeeseen. Linjauksen kulkiessa lähellä Lentoradan linjausta on syytä tarkastella, onko Itäradan linjauksissa mahdollista hyödyntää Lentoradan ajotunneleita ja kuiluja.

Itäradan kulkiessa Helsinkiin Lentoaseman kautta radalla voi olla vaikutuksia myös Vantaan liikenteeseen. YVA-menettelyssä arvioidaan liikenteen ja liikkumisen osalta muun muassa junaliikenteen saavutettavuusvaikutuksia esimerkiksi Lentoasemalle. Vantaa näkee, että on syytä tutkia myös, mitä mahdollisia vaikutuksia uudella Itäradan liikenteellä on lentoaseman maaliikenteeseen ja sen toimivuuteen.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on huomioitava suorat ja välilliset, myös rakentamisen aikaiset vaikutukset niin ratatunnelin, ajotunneleiden kuin kuilujen rakentamisen osalta. Luonnonympäristön liitekarttasarjassa kuvattujen kohteiden lisäksi ratatunneli alittaa Vantaalla mm. vesilain tarkoittama puron. Lisäksi alueella on luontokartoituksissa havaittu muitakin luontoarvoja, jotka on huomioitava arvioinnissa.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Lähettilä: Ikävalko Joonas (ELY)
Lähetetty: perjantai 15. marraskuuta 2024 11.04
Vastaanottaja: ELY Kirjaamo Uusimaa; Engström Annukka (ELY)
Kopio: Koivurinta Mikko (ELY); Salmi Juhani (ELY)
Aihe: Kommentti Itärata -hankkeen YVA-ohjelmasta UUDELY/17031/2023

Luokat: Tiina

Hei!

Alla Varsinais-Suomen ELY-keskuksen kalatalousviranomaisen kommentti Itärata -hankkeen YVA-ohjelmasta.

Ratalinjauksen kohdalla tai sen läheisyydessä sijaitsee useita vaelluskalojen lisääntymis- ja poikastuotantoalueina toimivia jokia ja puroja. YVA-ohjelmassa on huomioitu hankealueen kalataloudellisia erityispiirteitä ja listattu ratalinjauksen kanssa risteävät vaelluskalavesistöt ja niiden lajisto. Täydennyksenä luvun 4.5.2. Vesiympäristön suojelullisesti huomionarvoinen lajisto”. listaukseen voidaan mainita ainakin taimenen esiintyminen Koskenkylänjoessa. Taimenta esiintyy joessa pääuomassa ja sivujoki Myrskylänjoessa sekä näihin laskevilla puroissa.

YVA-ohjelman mukaan vaelluskalojen esiintymistä hankealueen vesistöissä selvitetään olemassa olevien aineistojen avulla. Niillä vaelluskaloille soveltuvilla kohteilla, joilla tehdään vesistötöitä, mutta kalastotietoa ei ole saatavilla, tehdään lisäksi sähkökoekalastuksia kalaston selvittämiseksi. Kalatalousviranomaisen pitää kirjausta kannatettavana. Lisäksi sähkökoekalastuksia on suositeltavaa toteuttaa niillä aiemmin kartoitetuilla kohteilla, joissa edellisestä koekalastuksesta on kulunut pidempi aika, sillä kalasto on voinut muuttua edellisen selvityksen jälkeen esimerkiksi nousuesteiden avaamisen, kotiutustutustusten ja vaelluskalojen luontaisen lisääntymisen elpymisen myötä.

Vaelluskalakantojen turvaamiseksi ohjelmassa on esitetty, että vesistöjä ylittävien siltojen rakentaminen tulisi ajoittaa vaelluskalojen lisääntymisajan ulkopuolelle. Esimerkiksi taimenen mädin kehittyminen kestää verrattain kauan syksystä toukokuulle saakka, ja mädin ja pienpoikasten kehittyminen on herkkä veden happamuudelle ja kiintoainekuormitukselle. Tämän takia on tärkeää toteuttaa myös varsinaisen kutuajan ulkopuolella tehtävät vesistörakenteet ja muut toimenpiteet siten, että vesistöön kohdistuva kuormitus jää mahdollisimman vähäiseksi. Lisäksi on tarpeellista, ettei toteutettavista vesistörakenteista muodostu missään vaiheessa rakentamisen tai toiminnan aikana pitkäkestoisia vaellusesteitä kalastolle. On hyvä huomioida, että vaelluskalojen lisäksi virtavesissä elää ja kutee myös muuta kalastoa, joiden kulkua ei ole tarkoituksenmukaista estää tai rajoittaa. Vesistörakenteiden toteutustapa ja ne toimenpiteet, joilla vesistökuormitusta vähennetään, tulee selvittää YVA-selostusta varten.

Mikäli ratalinjan kohdalla tai läheisyyteen osuu vaelluskalojen lisääntymis- ja poikastuotantoalueita, on hankkeessa varauduttava ennallistamaan vesistötöiden myötä muuttuneet tai heikentyneet virtavesielinympäristöt vaelluskalojen elinkiertoa soveltuviksi. Mahdolliset risteävät poikastuotantoalueet ja arvio tarvittavista ennallistamis-/kunnostustoimenpiteistä on tarkoituksenmukaista selvittää YVA-selostukseen.

Useat vaelluskalalajit eivät siedä veden liiallista lämpenemistä. Tämän seurauksena vaelluskalojen esiintyminen painottuu niihin vesistöihin, jotka pysyvät riittävän viileänä myös kesäaikana. Erityisesti pohjavesivaikutteiset pienvedet ovat potentiaalisia vaelluskalojen kannalta, sillä niissä veden lämpötila pysyy tasaisen viileänä ja vettä riittää usein myös kuivilla kausilla. Jotta hankealueella sijaitsevien pienvesien mahdollinen pohjavesivaikutteisuus ei heikkene, tulee maastokartoituksissa ja jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota lähteiden ja lähteiköiden luonnontilaisuuden säilyttämiseen ja pohjaveden purkautumisen muuttumattomuuteen.

Ratalinjan sijainnin osalta on tarpeellista arvioida erikseen kunkin linjausvaihtoehdon vaikutuksia risteävien vesistöjen kalastoon. Täten voidaan arvioida reittivaihtoehtojen mahdollisia eroja ja toteutuskelpoisuutta kalatalouden kannalta.

Ystävällisin terveisin,

Joonas Ikävalko
Kalastusbiologi
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Kalatalouspalvelut -yksikkö
joonas.ikavalko@ely-keskus.fi, kirjaamo.varsinais-suomi@ely-keskus.fi
Puhelin +358 29 502 9170, vaihde +358 295 022 500



Väylävirasto Trafikledsverket

Lausunto

1 (4)

VÄYLÄ/6853/06.00.03/2024

21.11.2024

Uudenmaan ELY-keskus
Ympäristö ja luonnonvarat vastuualue

Viite: lausuntopyyntö 14.10.2024 (UUDELY/17031/2023)

Lausunto Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta

Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue on pyytänyt Väyläviraston lausuntoa Itärata Oy:n Itärata-hanketta koskevasta ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta. Väylävirasto ei osallistu YVA-hankeryhmään. Väylävirasto esittää lausuntoon arviointiohjelmasta seuraavat huomiot:

Yleistä

Itärata on Keravalta Porvoon kautta Kouvolaan suunniteltava kaksiraiteinen nopean liikenteen rata. Itärata erkaantuu länsipäässä Pasilan ja Keravan välille suunnitellusta Lentoradasta tunnelissa ja liittyy itäpäässä nykyiseen Lahti–Kouvola-rataan. Kaukoliikenteen lisäksi rata mahdollistaa Helsingin ja Porvoon välisen lähijunaliikenteen käynnistymisen. Tavarajunaliikenteen mahdollisuutta tutkitaan Keravan ja Kouvolan välillä.

Itäradan kokonaispituus on noin 110–114 kilometriä vaihtoehdosta riippuen. Rataa suunnitellaan yhdeksän kunnan alueelle, jotka ovat Vantaa, Tuusula, Kerava, Sipoo, Porvoo, Loviisa, Lapinjärvi, Myrskylä ja Kouvola.

Hankkeen kuvaus

Itäradan linjausvaihtoehdot on muodostettu siten, että eri rataosuuksilla on eri määrä arvioitavia linjausvaihtoehtoja.

Lentoradan ja Paippistentien välillä tarkastellaan kahta vaihtoehtoista linjausta:

- Keravan pohjoinen vaihtoehto (KP)
- Keravan eteläinen vaihtoehto (KE)

Paippistentien ja Backaksen välillä tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Anttilan kylän vaihtoehto (AK)
- Sähköaseman pohjoinen vaihtoehto (SP)
- Sähköaseman eteläinen vaihtoehto (SE)

Lisäksi Lentoradan ja Backaksen välillä tarkastellaan Nikkilän kautta kulkevaa

14.11.2024

linjausvaihtoehtoa (N).

Backaksen itäpuolella Porvoossa tarkastellaan kolmea vaihtoehtoista linjausta sekä yhtä alavaihtoehtoa:

- Kuninkaanportin linjausvaihtoehto K
 - mahdollistaa maanpäällisen asemantoteuttamisen Kuninkaanportin alueelle (asemavaihtoehto A).
 - Lisäksi tarkastellaan alavaihtoehtoa K+, jossa Porvoon vanhan juna-aseman yhteyteen toteutettaisiin lähiliikenteen asema (asemavaihtoehto A+).
- Puistokadun linjausvaihtoehto P
 - mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Läntisen Mannerheiminväylän ja Hornhattulantien yhteyteen (asemavaihtoehto B).
- Vanhan Porvoon linjausvaihtoehto VP
 - mahdollistaa tunneliaseman toteuttamisen Porvoon keskusta, Vanhan Porvoon läheisyyteen (asemavaihtoehto C).

Porvoon itäosassa sijaitsevan Venjärven ja Korian (Kouvola) välisellä osuudella tarkastellaan

kolmea vaihtoehtoista linjausta:

- Myrskylän vaihtoehto (M)
- Lapinjärven pohjoinen vaihtoehto (LP)
- Lapinjärven eteläinen vaihtoehto (LE)

Ratalinjausten, tunneleiden ja niiden suuaukkojen sekä siltojen sijainteja tarkastellaan radan alustavassa yleissuunnittelussa syksyn 2024 aikana.

Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tarkastellaan vertailuvaihtoehtoa 0+, jossa Itärataa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto 0+ sisältää nykyisen rataverkon hyväksytyt parantamishankkeet. Oletuksena on, että Lentorata on rakennettu ja digirata (digitaalisen junien kulunvalvonnan uudistus) on toteutunut.

Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon Itäradan vaikutus Helsingin ja Kouvolan väliseen kaukojunaliikenteeseen ja mainittu merkittävät vaikutukset Lahden kaukojunaliikenteeseen. Lahdesta lähtevä kaukojunaliikenne toimii myös alueellisena työmatkaliikenteenä, joka tulee ottaa arvioinnissa huomioon. Osa työmatkoista tehdään yhdistelmänä paikallisjunaliikenne ja kaukoliikenne, jolloin Lahdessa tapahtuu siirtyminen kaukojunan ja paikallisjunan välillä.

YVA-arviointia on syytä täydentää tavaraliikenteen osalta: mm. miten Itärata vaikuttaa tavaraliikenteen jakautumiseen ja määriin ja tavaraliikenteen vaikutuksiin. Tavaraliikennettä pystytään lisäämään, jos Itäradalle tulee lisää kapasiteettia. Esimerkiksi kappaleessa 4.3 Liikenne kuvataan vain henkilöliikennettä.

14.11.2024

Vaikutukset lajistoon ja luontokohteisiin

Maastossa tehtävien luontoselvitysten yhteydessä tulee selvittää myös haitalliset vieraslajit.

Meluvaikutukset

YVA:n arviointivaiheessa tunnistetaan ja osoitetaan kartalla ne kohteet, joissa on meluntorjuntatarve.

Arviointiohjelman mukaisesti on hyvä, että meluntorjuntatarkastelu tehdään taulukon 6.1 mukaisilla ohjearvoilla. Meluntorjuntatarpeen arvioinnissa ei tule käyttää hetkellisen enimmäisäänitasojen meluarvoja (L_{AFmax}), jotka poikkeavat infrahankkeissa käytetyistä ohjearvoista (Vnp 993/1992) ja asettavat siten kansalliset eriarvoiseen asemaan eri hankealueilla.

Tärinä- ja runkoäänivaikutukset

YVA:n arviointivaiheessa tunnistetaan ja osoitetaan kartalla ne kohteet, joissa on tärinän tai runkoäänien torjuntatarve. YVA-menettelyn aikana toteutettavalla suunnitelmatasolla ei pystytä esittämään tärinän ja runkomelun torjuntatoimenpiteitä.

YVA-menettelyssä olisi syytä tarkastella, miten Itärata toteutuessaan vaikuttaa valtakunnallisesti esimerkiksi tavaraliikenteeseen ja siitä johtuvien melu ja tärinähaittojen ilmenemiseen.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen

Itärata-hankkeella on vaikutusta ihmisten liikkumismahdollisuuksiin ja pendelöintiin myös Lahti-Kouvola välillä, mikä tulee ottaa huomioon arvioinnissa.

Ilmastovaikutusten arviointi

YVA-ohjelmassa viitataan (mm. sivulla 65 ja myöhemmin kappaleessa 6.12) väylien elinkaaripäästöihin, ja todetaan, että valtaosa päästöistä syntyy rakentamisen aikana. Tämän voisi täsmentää, että väylänpidon elinkaaripäästöistä merkittävä osa syntyy rakentamisen aikana, ja on olennaista tarkastella, miten radan mahdollistama siirtymä joukko-liikenteeseen ja siitä saavutettavat päästövähennykset suhteutuvat rakentamisesta ja maankäytön muutoksesta aiheutuviin vaikutuksiin. Myös vaihtoehtojen vertailun osalta tulisi varautua siihen, että linjausvaihtoehdoista laaditaan tunnuslukutietoa vaihtoehtojen ilmastovaikutuksista päätöksenteon tueksi.

Jos tätä hanketta koskee TEN-T -asetuksen DNSH- ja Climate proofing -selvitysvaatimukset, tulee huomioida myös sitä koskevat vaatimukset, jotta hankkeen edetessä myös CEF- tai muu EU-rahoituksen hakeminen/saaminen ei katkea selvitysten puuttumisen vuoksi (viittaus EU-taksonomialainsäädäntöön ja mm. YM:n mahdollisiin soveltamisohjeisiin *sekä komission climate proofing ohjeistukseen; Commission Notice: Technical*

14.11.2024

guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027, C(2021)5430 of 29 July 2021). Joka tapauksessa on hyvä tunnistaa merkittävät DNSH-teemat ja jatkoselvitystarpeet osana vaikutusarviointia ko. teemojen osalta. Ilmastonmuutokseen liittyviä keskeisiä DNSH-kriteereitä ovat:

- Infrastruktuuria ei ole tarkoitettu fossiilisten polttoaineiden kuljetukseen tai varastointiin.
- Uuden infrastruktuurin tai laajamittaisten korjaushankkeiden **hiilijalanjälki on laskettu ja hiilen varjohinta määritetty.**
- Kaikille väylähankkeille edellytetään laaja-alaista **ilmastoriskianalyysiä ja sopeutumisratkaisujen arviointia ja soveltamista** tarvittaessa.

Lisäksi keskeisiä kiertotalouden DNSH-kriteerejä ovat:

- Vähintään 70 % vaarattomasta rakennus- ja purkujätteestä valmistellaan uudelleenkäyttöön, kierrätykseen ja muuhun materiaalin talteenottoon.
- Jätteen syntyä rajoitetaan EU:n rakennus- ja purkujätteen käsittely- ja kierrätysmallia noudattaen.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa Itärata-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut Toimialajohtaja Pekka Rajala ja esitellyt Osastonjohtaja Jaakko Knuutila.

Jakelu Uudenmaan ELY-keskus

Tiedoksi Pekka Rajala
Jaakko Knuutila
Emmi Tourunen
Anna Miettinen
Laura Yli-Jama
Susanna Koivujärvi
Heidi Mäenpää



ASIAKIRJA / HANDLING / DOCUMENT

Tämä asiakirja on allekirjoitettu Väyläviraston sähköisen allekirjoituksen palvelussa.
Voit varmistaa Adobe Acrobatilla sähköisen allekirjoituksen eheyden.

Denna handling är undertecknad i Trafikledsverkets tjänst för elektroniska underskrifter.
Du kan verifiera den elektroniska underskriften med Adobe Acrobat.

This document has been signed at Finnish Transport Infrastructure Agency's service for
electronic signatures.
You can verify the authenticity of the signature by using Adobe Acrobat.

ALLEKIRJOITUKSET / UNDERSKRIFTER / SIGNATURES

Allekirjoittaja	Pekka Rajala
Allekirjoitusaika	21.11.2024 09:23
Allekirjoittaja	Jaakko Knuutila
Allekirjoitusaika	21.11.2024 10:55

ASIAKIRJAT

Asiakirja

Väyläviraston lausunto Itäradan YVA-ohjelma.pdf

